Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/documents910s1895cana

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY




Universitas
BIBLIOTHECA
Ottaviensis

DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 7

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

CINQUIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA



SESSION 1895



VOLUME XXVIII.

☞ Voir aussi la liste numérique, page 4.

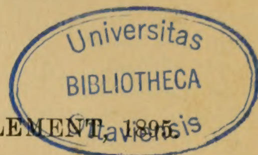
INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA



CINQUIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT, 1895.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnés ou non.

VOLUME D.

Recensement du Canada, 1890-91. Quatrième volume.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 1.

1. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes de crédits, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 9 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

1*a*. Rapport du Bureau de la Trésorerie, jugements sur les appels de la décision de l'auditeur général entre les sessions 1894 et 1895. Présenté le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1894 ; présentés le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster. 2*a*. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1896, présenté le 29 avril 1895. 2*b*. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1895, présenté le 21 mai 1895. 2*c*. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1896, présenté le 12 juillet 1895................ *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

3. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, au 31 décembre 1894.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

3*a*. Rapport des dividendes restant impayés et des montants ou balances non réclamés depuis cinq ans ou plus, avant le 31 décembre 1894, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 4 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster.......... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 3.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*a*. Sommaire préliminaire des affaires des compagnies d'assurances sur la vie faisant affaires en Canada, pour l'année civile 1894. Présenté le 20 juin 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*b*. Analyse des rapports des compagnies d'assurances en Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1894. Présentée le 30 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 4.

5. Rapport du département du Commerce pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 8 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster.......*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6. Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présentés le 22 avril 1895, par l'honorable N. C. Wallace.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 5.

7. Revenus de l'intérieur. Rapport sur l'accise, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'hon. J. F. Wood....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7*a*. Revenus de l'intérieur. Rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable J. F. Wood.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7*b*. Revenus de l'intérieur. Falsification des substances alimentaires, 1894.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8. Rapport du ministre de l'Agriculture pour l'année civile 1894. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague........................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*a*. Rapport sur la richesse forestière du Canada. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 6.

8*b*. Rapport sur les archives du Canada, 1895...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*c*. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour l'année 1894. Présenté le 4 juin 1895, par l'hon. W. H. Montague.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*d*. Industries mécaniques et manufacturières du Canada, par groupes. Rapport spécial du recensement. Présenté le 20 juin 1895, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8*e*. Papiers adressés au ministre de l'Agriculture au sujet de l'interdiction de l'entrée des bestiaux du Canada, par le *Board of Agriculture*, année 1894. Présentés le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague ....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

8*f*. Statistique criminelle pour l'année 1894.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

8*h*. (1894). Rapport spécial sur le beurre et le fromage. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague..........................*Imprimé dans le volume 7 des documents de la session de 1894.*

8*i*. (1894). Rapport spécial sur les volailles et les œufs, pour l'année 1893. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague.............*Imprimé dans le volume 7 des documents de la session de 1894.*

VOLUME 7.

9. Rapport annuel du ministre des Travaux Publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 30 mai 1895, par l'honorable J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice 1893-94. Présenté le 2 mai 1895, par l'honorable J. G. Haggart.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8.

11. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, pour 1894—Marine. Présenté le 9 mai 1895, par l'honorable J. Costigan...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*a*. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1893-94—Pêcheries. Présenté le 12 juin 1895, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 8—*Fin.*

11*b*. Rapport du commissaire sur les tarifs de transport du bétail, du port de Montréal aux ports de l'Europe.................................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*c*. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1894....................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 29 mai 1895, par sir Adolphe Caron............*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 9.

13. Rapport annuel du département de l'Intérieur, pour 1894. Présenté le 15 mai 1895, par l'honorable T. M. Daly...........................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13*a*. Rapport sommaire de la Commission géologique, pour l'année 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

14. Rapport annuel du départment des Affaires indiennes, pour l'année terminée le 31 décembre 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1894. Présenté le 18 juin 1895, par l'honorabie G. E. Foster..............*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 10.

16. Rapport du secrétaire d'État du Canada, pour l'année civile 1894. Présenté le 9 juillet 1895, par l'honorable W. H. Montague...........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*a*. Liste du service civil, 1894. Présentée le 24 avril 1895, par l'honorable W. H. Montague.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

16*b*. Rapport des examinateurs du service civil du Canada pour l'année 1894. Présenté le 13 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*c*. Rapport annuel du département des impressions et de la papeterie publiques, pour l'année terminée le 30 juin 1894, avec un rapport partiel sur ces services pendant le dernier semestre de 1894. Présenté le 24 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour l'année 1894. Présenté le 18 avril 1895, par M. l'Orateur...............................*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

18. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1894. Présenté le 20 mai 1895, par l'hon. J. J. Curran.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport du département de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 6 mai 1895, par l'hon. A. R. Dickey.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20. Jugement des lords du comité judiciaire du Conseil privé impérial sur la question des écoles du Manitoba et l'arrêté du conseil impérial basé sur le dit jugement, avec les procédures devant le Conseil privé de la reine pour le Canada et l'arrêté réparateur du gouverneur général en conseil. Présenté le 22 avril 1895, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20*a*. "La cause des écoles du Manitoba, 1894", étant un rapport des procédures devant le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté sur la question des écoles du Manitoba, édité pour le gouvernement canadien par les avocats des appelants à Londres.

20*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895, demandant copie de toutes décisions des cours du Manitoba, de la cour suprême du Canada et du comité judiciaire du Conseil privé, concernant la constitutionnalité de l'Acte des écoles du Manitoba de 1890, ou concernant les droits de toute minorité de la population

VOLUME 10—*Fin.*

du Manitoba aux termes du dit acte ou contrairement à ses dispositions. Aussi, des copies ou déclarations concernant toute législation par la législature du Manitoba ou décision prise par le gouvernement de cette province au sujet de la question de ses écoles subséquemment à l'Acte des écoles de 1890, qui sont actuellement à la connaissance du Conseil privé du Canada ou en sa possession. Aussi, minutes des plaidoiries et procédures devant le Conseil privé du Canada concernant la demande de mesures réparatrices ou d'intervention quelconque des autorités fédérales au sujet des lois scolaires du Manitoba. Aussi, copie de tous ordres émis ou décisions prises par le Conseil privé du Canada concernant ces lois, et de tous autres papiers ou correspondance d'une nature officielle se rapportant à la dite question des écoles du Manitoba. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Charlton*....................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

20*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895, demandant : 1. Copie de l'appel de la minorité catholique romaine du Manitoba au sujet de l'abolition de ses écoles. 2. Copie du cas soumis à la cour suprême du Canada, et copie de la cause et de la décision de la cour. 3. Copie de l'appel de la décision de la cour suprême porté devant le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté, et copie de la cause et de la décision donnée à ce sujet. 4. Copie de toutes pétitions de la part de la minorité catholique romaine du Manitoba au soutien de sa demande. 5. Copie de la cause en appel portée devant le Conseil privé du Canada. 6. Copie de tous ordres en conseil à ce sujet. 7. Copie de l'arrêté réparateur. 8. Copie de toute correspondance officielle à ce sujet. Présentée le 29 mai 1895.—*M. LaRivière*................ *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

20*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895, demandant : 1° Copie de toutes requêtes demandant le désaveu de l'Acte du Manitoba, 57 Vict., chap. 28 (1894), intitulé : *An Act to amend the Public Schools' Act.* 2° Copie de tout arrêté en conseil au sujet de telles requêtes. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Beausoleil*..................................*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

20*e*. Mémoire de l'Assemblée législative de la province du Manitoba en réponse à l'arrêté réparateur du 21 mars 1895. Présenté le 11 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20*f*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 juillet 1895, demandant copie de l'ordre en conseil communiquant à Son Honneur le lieutenant-gouverneur du Manitoba, pour l'information de son gouvernement et de la législature du Manitoba, la pétition et les représentations de Leurs Grandeurs les archevêques et évêques canadiens, présentées au Sénat pendant la session dernière au sujet de la législation scolaire du Manitoba ; copie de la réponse du gouvernement du Manitoba au dit ordre en conseil ; et aussi, copie de toute correspondance sur ce sujet entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Manitoba. Présentée le 15 juillet 1895. *L'honorable M. Bernier*................*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 11.

21. Rapport de la commission royale au sujet du trafic des liqueurs au Canada, avec la preuve. Présenté le 24 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

22. Relevé des mandats émis par le gouverneur général à compte de l'exercice 1894-95, conformément à l'Acte du revenu consolidé et de l'audition. Présenté le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster..*Pas imprimé.*

23. Rapport sur les jugements du conseil de la Trésorerie. *Voir nº 1a.*

24. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et l'emploi de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et les appointements du nouveau titulaire durant l'année terminée le 31 décembre 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Pas imprimé.

25. Etat des dépenses faites à compte de frais divers imprévus, depuis le 1er juillet 1894 jusqu'à date. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster ....*Pas imprimé.*

VOLUME 11—*Suite.*

26. Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1894, conformément à l'article 5, chap. 184 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 25 avril 1895, par l'honorable J. Costigan.... *Pas imprimé.*

27. Règlements sur l'éducation des enfants sauvages, conformément à l'article 12, chap. 32, 57-58 Victoria. Présentés le 25 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly.................... *Pas imprimés.*

28. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 24 avril 1895,—pétitions présentées au parlement pendant les deux dernières sessions, et jusqu'à la date du dit état, par des conseils municipaux, demandant la passation de mesures législatives pour obtenir un meilleur drainage sur les voies ferrées, donnant la date de leur présentation, le nom de ceux qui les ont présentées, et copie de chaque formule de pétition, avec les noms des municipalités qui les ont envoyées. Présentée le 29 avril 1895.—*M. Casey*.................... *Pas imprimée.*

29. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 7 mai 1894. Etat du nombre de colons amenés du Dakota dans le district de Yorkton et de Saltcoats, et de Chicago et des Etats de Washington, Idaho et Orégon, dans le district de Calgary, la nationalité de ces colons, le coût pour les faire venir, et le nombre y restant encore et leur occupation. Présentée le 29 avril 1895.—*M. Martin*.................... *Pas imprimée.*

30. Arrêtés du conseil, en conformité du paragraphe (*d*) de l'article 38 des règlements relatifs à l'arpentage, l'administration, la concession et la gestion des terres fédérales comprises dans la zone de 40 milles de chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 1er mai 1895, par l'honorable T. M. Daly.................... *Pas imprimés.*

30*a*. Rapport des ordres en conseil de 1894, conformément à l'article 91 de l'Acte des terres fédérales, ch. 54 des Statuts revisés du Canada,—et à l'article 46 du chapitre 30, 57-58 Vic., 1894, "Acte d'irrigation du Nord-Ouest", en ce qui concerne l'ordre en conseil du 11 octobre 1894. Présenté le 1er mai 1895, par l'honorable T. M. Daly.................... *Pas imprimé.*

30*b*. Copie d'un arrêté en conseil du 10 janvier 1895, à l'effet de continuer pendant l'année courante la délivrance de permis aux navires de pêche des Etats-Unis d'entrer dans tous les ports de la côte de l'Atlantique pour y acheter de la boitte, etc. Présentée le 2 mai 1895, par l'honorable J. Costigan. *Pas imprimée.*

30*c*. Réponse à une adrese de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 25 avril 1895. 1° Copie de toutes requêtes, correspondance et documents protestant contre l'ordonnance des Territoires du Nord-Ouest n° 22, sanctionnée à Régina le 31 décembre 1892 ; 2° Copie de tout arrêté en conseil, correspondance et documents expédiés au lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest au sujet de la dite ordonnance et de son amendement. Présentée le 3 mai 1895.—*M. Beausoleil*.................... *Pas imprimée.*

30*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes en date du 26 avril 1895. Copie de tous ordres en conseil accordant ou promettant de l'aide à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, et de tous rapports et correspondance à ce sujet. Présentée le 3 mai 1895.—*M. Laurier.* *Pas imprimée.*

30*e*. Etat des paiements des primes de pêche, pendant l'année 1893-94, pour être soumis au parlement en vertu du chap. 96 des Statuts revisés. Présenté le 9 mai 1895, par l'honorable J. Costigan. *Pas imprimé.*

31. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 26 avril 1895. Etat donnant les noms des diverses personnes mises à la retraite du 31 décembre 1894 au 1er avril 1895 ; le chiffre de la pension donnée à chacune ; le nombre de leurs années de service ; leur âge lors de leur mise à la retraite, et le nombre d'années, s'il en est, ajoutés à leur temps de service. Présentée le 3 mai 1895.—*M. McMullen*.................... *Pas imprimée.*

32. Liste des employés publics à qui il a été délivré des commissions en vertu du chapitre 19 des Statuts revisés du Canada, durant l'année 1894. Présentée le 3 mai 1895, par l'honorable W. H. Montague. *Imprimée dans le n° 16.*

33. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat depuis le dernier relevé de 1894, soumis au Parlement du Canada, en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts revisés du Canada. Présenté le 3 mai 1895, par l'honorable W. H. Montague.................... *Pas imprimé.*

VOLUME 11—*Suite.*

34. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat donnant les diverses dates auxquelles les comptes publics, les tableaux du commerce et de la navigation et le rapport de l'Auditeur général ont été prêts à être distribués aux membres du Sénat et de la Chambre des communes, chacune des années de 1888 à 1895, inclusivement. Présentée le 6 mai 1895.—*M. Charlton* .... *Pas imprimée.*

35. Rapport en réponse à une résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle a été fournie par le département de l'Intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Présenté le 6 mai 1895, par l'honorable T. M. Daly .... *Pas imprimé.*

35*a*. Liste de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien depuis le 1er octobre 1893 jusqu'au 1er octobre 1894. Présentée le 11 juin 1895, par l'honorable T. M. Daly .... *Pas imprimée.*

36. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat indiquant le montant des deniers donnés à titre de subventions à la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack. Présentée le 7 mai 1895.—*M. Bergeron* .... *Pas imprimée.*

37. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat indiquant le montant brut des sommes déposées dans chacune des banques d'épargnes du gouvernement, y compris les caisses d'épargne des bureaux de poste, à la date du 1er avril 1895. Présentée le 9 mai 1895.—*M. McMullen* .... *Pas imprimée.*

38. Etat des affaires de la Compagnie de prêts et de placements Anglo-Canadienne pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894 ; aussi une liste des actionnaires au 31 décembre 1894. Présentée le 22 avril 1895, par M. l'Orateur .... *Pas imprimée.*

39. Rapport de la commission des tarifs de chemins de fer, en date du 7 mai 1895. Présenté le 10 mai 1895, par l'honorable J. G. Haggart .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

40. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 avril 1895,—Copie de tous rapports, lettres, télégrammes ou autres communications échangés, depuis le 1er janvier 1893, entre Donald McCauley ou aucun agent du gouvernement ou aucune autre personne dans le district d'Alberta et le gouvernement ou aucun de ses membres, officiers ou employés, au sujet de l'entrée du bétail du Montana en Canada. Présentée le 10 mai 1895.—*M. Mulock* .... *Pas imprimée.*

41. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 23 avril 1894,—Copie de toutes lettres, dépêches et correspondance échangées entre le gouvernement et le haut commissaire du Canada au sujet de la levée de l'embargo mis sur le bétail canadien entrant dans des ports anglais. Présentée le 10 mai 1895.—*M. McMullen* .. *Pas imprimée.*

41*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes dépêches, lettres ou autres communications échangées entre les autorités impériales et le gouvernement du Canada depuis le 1er juillet 1892, au sujet de l'interdiction des bestiaux canadiens dans les ports de la Grande-Bretagne, ou de la levée de cette interdiction. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Mulock* .... *Pas imprimée.*

42. Relevé des montants payés à titre de réclamations pour primes sur le fer en gueuse fabriqué au Canada, du 4 avril 1894 au 4 avril 1895. Présenté le 13 mai 1895, par l'honorable N. C. Wallace. *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

42*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant les divers montants payés comme primes à la fabrication du fer en gueuse en Canada avec du minerai canadien, les quantités fabriquées, les noms des personnes qui ont reçu ces primes, et tous autres détails de nature à faire connaître le résultat produit par ces primes, depuis la date du dernier état ; aussi, un état similaire quant aux primes payées sous l'empire de l'Acte de 1894, 57-58 Vic., chap. 9, sur les barres de fer puddlé et sur les billettes d'acier. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Edgar* .... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie des instructions données à l'imprimeur de la reine et au chef des statistiques du Canada concernant le nombre d'exemplaires de la dernière édition de l'Annuaire des statistiques à imprimer, et la manière de les distribuer aux membres de cette Chambre et autres personnes. Présentée le 14 mai 1895.—*M. Casey* .... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

44. Relevé conforme à l'article 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 30 juin 1894. Présentée le 15 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster...... ....*Pas imprimée.*

45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Etat donnant la liste et la valeur totale de tous les articles importés des Etats-Unis au cours du dernier exercice pour servir au gouvernement dans le service public; et aussi, la valeur de chacun des dits articles. Présentée le 15 mai 1895.—*M. Landerkin* ....*Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie de tous documents, lettres, contrats, etc., concernant la vente des journaux sur l'Intercolonial, passés ou échangés entre le *Canada Railway News Company*, de Montréal, et le gouvernement, pour les années 1892-93, 1893-94 et 1894-95. Présentée le 16 mai 1895.—*M. Choquette*......................*Pas imprimée.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de la correspondance avec le ministère de la justice concernant la réinstallation de James Fitzsimmons comme sous-préfet du pénitencier de la Colombie anglaise. Présentée le 17 mai 1895.—*M. Corbould.* *Pas imprimée.*

47*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895,—1. Copie des instructions données à Son Honneur le juge Drake, en 1894, au sujet de l'enquête sur l'administration du pénitencier de la Colombie anglaise. 2. Copie de la preuve faite à ce sujet devant la commission royale exercée par le dit juge Drake en 1894. 3. Copie du rapport du dit juge Drake au sujet de cette enquête. Présentée le 22 mai 1895. *M. Corbould*..*Pas imprimée.*

47*b*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 juin 1895, demandant les pièces suivantes mentionnées dans le rapport de M. le juge Drake, sur le pénitencier de la Colombie-Britannique, savoir: les lettres cotées 1, 2, 3, 4 et 5; les chèques cotés A. B. C.; et la lettre du révérend M. Morgan, cotée E. Présentée le 2 juillet 1895.—*L'honorable M. McInnes (Victoria)*. ....*Pas imprimée.*

48. Procès-verbaux de la récente conférence entre les représentants du gouvernement du Canada et de celui de Terreneuve concernant l'union de Terreneuve, avec copie des documents s'y rapportant. Présentés le 21 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimés pour les documeuts de la session seulement.

49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895—Copie de toute correspondance échangée entre les examinateurs des pilotes du comté de Bonaventure et le département de la marine et des pêcheries depuis 1890, et copie des pétitions adressées au dit département par les habitants du dit comté concernant le pilotage compulsoire. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Fauvel*...*Pas imprimée.*

50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette* des exportations et importations du 1er juillet 1894 au 1er avril 1895, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays; et des états comparatifs du 1er juillet 1893 au 1er avril 1894. Présentée le 22 mai 1895.—*Sir Richard Cartwright*..*Pas imprimée.*

51. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mars 1894,—Rapport indiquant la quantité de terres concédées à même les terres publiques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest depuis le 1er janvier 1880, à des dénominations, sectes ou corporations religieuses, et à des églises, avec la date de chaque concession, son étendue, et le nom de la dénomination, secte, corporation ou église à laquelle chacune de ces concessions a été faite. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Charlton*...*Pas imprimée.*

52. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 avril 1895,—Copie de toute correspondance entre le département de l'intérieur et M. Schomacker, le rév. T. D. Phillips, M. P. F. Daly, le capitaine Holmes, la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et toutes autres personnes; et aussi, copie de tous rapports reçus par ce département de quelques-uns de ses agents, ou autres personnes; concernant le transport d'un certain nombre de colporteurs juifs de Chicago à Calgary, dans l'intention de les établir sur des fermes dans les environs de Calgary, tel que mentionné dans une lettre en date du 29 décembre 1894, signée L. M. Fortier, adressée à l'éditeur du *Free Press* de Winnipeg et publiée par ce journal le 4 janvier 1895; aussi, état indiquant ce qu'il est advenu de ces colporteurs juifs, et combien d'entre eux ont été emprisonnés dans la prison de Calgary et pour quelles offenses. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Martin*.. ....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

53. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement ou aucun département ou officier et M. Connor, pour la fourniture d'outillage ou matériel d'aucune sorte pour la fabrication de la ficelle à lier dans le pénitencier de Kingston, et de tous contrats faits entre lui et le gouvernement pour cette fourniture. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Mulock* ....*Pas imprimée.*

53*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant,—1. La quantité de ficelle à lier manufacturée au pénitencier de Kingston, en 1894 ; 2. A qui les ventes ont été faites, et le bénéfice, par livre, réalisé par le gouvernement. Présentée le 3 juillet 1895.—*M. Grieve*........................ ....*Pas imprimée.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mai 1895,—Etat donnant les sommes d'argent perçues pour taxes, honoraires ou loyers quelconques par la Compagnie du pont de chemin de fer de Frédérieton et Sainte-Marie, chaque année séparément, jusqu'à la clôture de ses opérations l'an dernier ; le montant payé au gouvernement du Canada comme intérêt sur les $300,000 prêtées à la compagnie, le chiffre des arrérages dus jusqu'au 30 juin 1894, et le montant, s'il en est, payé depuis cette date. Aussi, copie de toutes garanties hypothécaires entre les mains du gouvernement concernant ce prêt. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Macdonald (Huron.)* *Pas imprimée.*

54*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous les états fournis au gouvernement du Canada par la Compagnie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie, des recettes et dépenses de la dite compagnie pendant la période comprise entre le mois d'octobre 1888 et le 30 juin 1889, et pendant les années terminées le 30 juin 1890-91-92-93 et 94. Présentée le 9 juillet 1895.—*M. McMullen*.......................... ....*Pas imprimée.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie des études et rapports d'ingénieur faits pendant les trois dernières années au sujet du havre et de la rivière, à Liverpool, Nouvelle-Ecosse, et des meilleurs moyens de les améliorer et de creuser le chenal ou entrée de la dite rivière, ainsi que copie des plans et estimations préparés à ce sujet, et de toute correspondance avec aucun membre du gouvernement concernant le dit havre et la dite rivière et les dites études. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Forbes*...............................*Pas imprimée.*

56. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie de toutes pétitions, correspondance et rapports qui se trouvent dans le département des chemins de fer concernant la construction d'une voie de garage ou d'une halte de voyageurs sur la ligne de l'Intercolonial à ou près la rivière des Habitants, dans le comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Cameron*............... ....*Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de toute correspondance, depuis le 1er janvier 1887 jusqu'à date, avec le département des chemins de fer ou quelque membre du gouvernement concernant la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Victoria et la Compagnie du chemin de fer de Boston et de la Nouvelle-Ecosse, et aussi concernant les subventions et contrats accordés à ces compagnies, respectivement. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Cameron*... ....*Pas imprimée.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mai 1895,—Copie de toute correspondance depuis le 1er janvier 1891, entre le gouvernement et aucune personne ou personnes, de toutes pétitions au ministre des travaux publics, et de tous rapports d'ingénieurs concernant la jetée de Morden, N.-E. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Borden* .... *Pas imprimée.*

59. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes demandes formulées par u au nom de M. Charlebois pour paiement ou renvoi à des arbitres de sa réclamation pour *extras* se rapportant à des travaux faits ou matériaux employés pour la construction du "Bloc Langevin". Aussi, copie de toutes lettres, télégrammes et autres communications échangés entre le gouvernement ou aucun département, membre ou officier du gouvernement et M. Charlebois ou aucune personne en son nom, et de tous ordres en conseil, et de tous rapports et recommandations d'aucun membre ou officier du gouvernement au sujet des dites demande et réclamation. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Mulock.* *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

60. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 juillet 1894, demandant un état détaillé des sommes payées pour les impressions publiques pendant les années expirées le 30 juin 1883 et le 30 juin 1893, respectivement. Présentée le 31 mai 1895.—*L'honorable M. Power*..................................*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant les noms des 804 manufactures de la cité de London, mentionnées dans le recensement de 1891, le genre d'industrie particulier à chaque établissement, et le nombre d'ouvriers employés dans chacun d'eux. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Mills (Bothwell)*..................................*Pas imprimée.*

61*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Etat donnant les noms des divers établissements manufacturiers ou industriels dans les comtés de Queen et de Shelburne, N.-E., mentionnés dans le dernier recensement, avec les noms des patrons et le nombre d'employés de ces établissements. Présentée le 10 juin 1895.—*M. Forbes*..................*Pas imprimée.*

61*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant séparément les diverses espèces d'établissements manufacturiers qui forment le nombre total de 67 manufactures attribuées à Liverpool, Nouvelle-Ecosse, par le bulletin de recensement n° 12, Présentée le 10 juin 1895.—*M. Forbes*..................................*Pas imprimée.*

61*c*. Réponse supplémentaire au n° 61*a*. Présentée le 17 juin 1895.—*M. Forbes*............*Pas imprimée.*

61*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Etat donnant la nature de chacune des industries établies dans le comté du Guysboro', tel qu'indiqué dans les bulletins du recensement de 1891 ; aussi, les noms des divers industriels engagés dans les dites industries respectivement, et le nombre de personnes employées dans chacune des dites industries. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Fraser*..................................*Pas imprimée.*

61*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 avril 1894,—Etat donnant la nature de chacune des industries établies dans le comté de Lunenburg, tel qu'indiqué dans les bulletins du recensement de 1891 ; aussi, les noms des divers industriels engagés dans les dites industries respectivement, et le nombre de personnes employées dans chacune des dites industries. Présentée le 9 juillet 1895.—*M. Forbes*..................................*Pas imprimée.*

61*f*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant, d'après le dernier recensement du Canada, les détails ci-dessous en ce qui concerne chacune des municipalités suivantes, savoir :—Les villes d'Aurora et Newmarket, les villages de Holland-Landing, Stouffville et Sutton-Ouest, et les cantons de King, Whitchurch, Gwillimbury-Est, Gwillimbury-Nord et Georgina, dans le comté d'York, et le village de Bradford et le township de Gwillimbury-Ouest, dans le comté de Simcoe : (*a*) Nombre de maisons habitées. (*b*) Nombre de maisons inhabitées. (*c*) Nombre de maisons en construction. (*d*) Nombre total d'établissements industriels. (*e*) Nombre total de machines et outils. (*f*) Nombre total d'employés (hommes, femmes et enfants, respectivement). (*g*) Nombre total de chaudières à vapeur. (*h*) Noms et nombre des diverses industries et des manufacturiers dans chacune des dites municipalités. (*j*) Total des gages annuels payés en 1891 dans chacune des dites municipalités. (*k*) Valeur des produits manufacturés en 1891, dans chacune des dites municipalités. (*l*) Capital total placé dans des établissements industriels, en 1891, dans chacune des dites municipalités, Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Mulock*..................................*Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Etat indiquant à quelle date les bateaux d'hiver ont commencé à voyager entre le Cap-Traverse, I.P.-E., et le Cap-Tourmente ; combien de voyages ils ont fait ; combien de passagers ont traversé dans les deux sens ; combien de sacs de malle ont été transportés ; le chiffre des recettes et des dépenses se rapportant au dit service jusqu'au 15 avril 1895. Présentée le 7 juin 1895.—*M. Perry* ....*Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mai 1895,—Etat donnant les noms des inspecteurs de blé nommés par le gouvernement à Fort-William, le nombre de wagons de blé inspectés chacune des années de 1887 à 1894, inclusivement, le nombre de boisseaux de blé expédiés des élévateurs de Fort-William chacune des dites années, la quantité moyenne de blé emmagasinée dans les élévateurs du chemin de fer du Pacifique canadien à Fort-William chacune des dites années, les honoraires alloués pour l'inspection, et la quantité de grain que l'inspecteur est autorisé à prendre dans chaque wagon à titre d'échantillon. Présentée le 7 juin 1895.—*M. Martin.*
Pas imprimée.

VOLUME 11—*Suite.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant le nombre de fromageries dans l'Ile du Prince-Edouard fonctionnant sous la direction du commissaire de l'industrie laitière du Canada, pendant la saison de 1894 ; la production brute de ces fromageries ; le montant, par livre de fromage, avancé par le gouvernement aux patrons ; le coût de fabrication, par livre, et le coût total ; les noms des marchés où les produits ont été vendus, et la date des ventes ; les noms des acheteurs ; la quantité vendue à chacun et le prix dans chaque cas ; le coût total des frais de ventes, et le montant par livre de fromage finalement payé aux patrons. Présentée le 11 juin 1895.—*M. McMillan.* .... *Pas imprimée.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de la lettre adressée au commissaire des affaires des sauvages par l'agent local Bastien, à la Jeune-Lorette, province de Québec, en janvier 1894, au sujet de la cause de Picard *vs* Picard. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Laurier*.......... *Pas imprimée.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Etat donnant les recettes brutes du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique depuis le 30 juin 1894 ; aussi, état donnant les dépenses totales du dit chemin de fer depuis la même date. Aussi, état donnant les dépenses totales du dit chemin de fer depuis la même date, pour les objets suivants, respectivement, savoir : (*a*) Gages et salaires des employés. (*b*) Paiements au président, comme tel. (*c*) Paiements aux directeurs, comme tels, (*d*) Paiements pour autres frais d'administration. (*e*) Paiements à compte de la construction, non compris dans les item ci-dessus. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Devlin*.......... *Pas imprimée.*

66*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie des rapports faits par des officiers du gouvernement au sujet du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, et des lettres reçues par le gouvernement sur ce même sujet. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Devlin.* *Pas imprimée.*

67. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute requête, correspondance et autres documents échangés avec le ministère des postes, au sujet du timbre-épargne. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Lépine*.......... *Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes requêtes, mémoires, correspondance, etc., relativement à la réclamation contre le gouvernement de Mr L. T. Puizé, de Fraserville, dans le comté de Témiscouata. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Choquette*.......... *Pas imprimée.*

69. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Copie de toute correspondance au sujet des soumissions, et de toutes les soumissions reçues par le gouvernement depuis le 1er janvier 1890, concernant l'acquisition des coupes de bois sur les réserves des sauvages. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Devlin*.......... *Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant le nombre d'îles formant partie du groupe des Mille-Iles, dans le Saint-Lautent, qui ont été vendues pendant les années de 1874 à 1878, inclusivement, à qui elles ont été vendues, le prix auquel a été vendu chaque lot séparé, et le prix moyen, par acre, pour toute la quantité vendue. Aussi, état semblable pour les années de 1879 à 1895, inclusivement. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Taylor.* *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Etat donnant le nombre de rapports des fermes expérimentales publiés pour 1893, en anglais et en français, respectivement ; le nombre alloué à chaque député et sénateur ; le nombre distribué par chacune de ces fermes ; et le nombre restant en mains. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Grieve*..... *Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Copie de toute correspondance et rapport de fonctionnaires du gouvernement concernant la construction d'un édifice public à Kentville, N.-E., et l'acquisition d'un emplacement pour cet objet, conformément à un crédit voté par cette Chambre en 1886. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Borden*..... *Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous papiers et correspondance non confidentiels concernant le licenciement de la batterie nº 3 de l'artillerie de place de Québec. Presentée le 18 juin 1895.—*M. Langelier*.......... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Copie de tous ordres en conseil et ordres administratifs concernant la perception des péages sur les quais publics dans le bas du fleuve Saint-Laurent, et particulièrement à Saint-Jean, Ile d'Orléans, et de tous rapports faits par le percepteur au sujet de la perception des péages au dit endroit. Présentée le 18 juin 1895.—*M. Laurier* ....*Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant tous les contrats subventionnés passés pendant les derniers douze mois concernant un service de steamers entre des ports dans les provinces maritimes et des ports de Cuba, de la Jamaïque ou aucune autre île des Antilles. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Davies*..........................*Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Etat donnant la date de la nomination de la commission royale au sujet de la prohibition des liqueurs, les noms des commissaires, et le nombre de jours pendant lesquels la commission a siégé. Aussi, relevé du montant total, jusqu'à date, des dépenses se rapportant à cette commission, indiquant séparément le traitement alloué par jour à chaque commissaire, et le montant total ainsi payé à chacun d'eux ; le montant payé pour frais de voyage de chaque commissaire et le chiffre total de ces frais ; le coût du rapport sténographique de la preuve faite devant la commission ; le coût de l'impression de la preuve et du rapport de la commission ; le montant total estimatif encore nécessaire pour solder les dépenses se rapportant à l'achèvement des travaux de la commission. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Casey*..............................*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres et autres papiers adressés au gouvernement demandant des mesures législatives pour empêcher que la main-d'œuvre étrangère soit employée au Canada. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Lowell*..*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous papiers et correspondance concernant l'achat ou la location de la propriété connue sous le nom de " Vieille distillerie de Carling ", situé dans la cité de London, sur les rues Waterloo et Pall Mall, et copie du bail, s'il y en a un. Présentée le 20 juin 1895.—*M. McMullen*..............*Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie de toute correspondance, contrats, rapports et papiers concernant l'Association Canadienne de Secours Mutuel (ci-devant Association Canadienne Mutuelle sur la vie) et l'Association de Bienfaisance du Massachusetts, et de toute correspondance, plaintes, etc., des porteurs de polices. Aussi, tous les détails se rapportant à la fusion des deux compagnies ou associations. Présentée le 20 juin 1895.—*M. Sproule*..*Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres et télégrammes adressés au gouvernement, au sujet de l'installation d'une bouée à cloche sur le côté de terre de l'île Little-Hope, au large du havre de Port-Joli, en bas. Présentée le 21 juin 1895.—*M. Forbes* ....*Pas imprimée.*

81. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 juin 1895, demandant la correspondance échangée au sujet de la propriété littéraire pendant l'année dernière. Présentée le 21 juin 1895.—*L'honorable M. Boulton.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

82. Reponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Etat indiquant la date à laquelle le steamer *Stanley* a commencé ses voyages dans l'automne de 1894, entre Charlottetown, I.P.-E., et Pictou, N.-E.; la date à laquelle il a commencé ses voyages entre Georgetown, I.P.-E., et Pictou, N.-E.; la date de chaque voyage de Charlottetown et de Georgetown à Pictou ; le nombre de sacs de malle transportés à chaque voyage ; le nombre de voyageurs venant de l'Ile du Prince-Edouard ou y allant ; les recettes provenant des voyageurs ; le montant de fret transporté dans les deux sens et les recettes en provenant ; la totalité des dépenses et des recettes en rapport avec le dit steamer jusqu'au 15 avril 1895. Et le montant reçu pour le fret et les voyageurs transportés par le dit steamer de Pictou à Charlottetown, dans le printemps de 1894 et 1895, respectivement. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Perry* et *M. Macdonald* (King)..............*Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat donnant les recettes brutes du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, depuis le 30 juin 1894. Aussi, état donnant les dépenses totales de ce chemin de fer depuis la dite date. Aussi, état donnant les dépenses

VOLUME 11—*Suite.*

totales du dit chemin de fer depuis la dite date sous les chapitres respectifs suivants :— (*a*) Gages et salaires des employés. (*b*) Paiements au président, comme tel. (*c*) Paiements aux directeurs, comme tels. (*d*) Paiements pour autres frais d'exploitation. (*e*) Paiements à compte de la construction, non inclus dans les chapitres ci-dessus. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Lavergne.* *Pas imprimée.*

84. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1885,—Copie de toute correspondance échangée entre H. Langevin, Félix Pilon, Alexandre Théoret et autres personnes, concernant des réclamations contre le gouvernement fédéral par suite de dommages causés à leurs propriétés lorsque le steamer *Ocean* a brisé l'écluse n° 12, sur le canal de Beauharnois, au printemps de 1894. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Bergeron*........*Pas imprimée.*

85. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 mai 1894,—Copie de toute correspondance échangée entre le département des postes ou tout autre département du gouvernement canadien et le gouvernement des Etats-Unis au sujet de certains paquets de matière imprimée affranchis par un membre du Congrès des Etats-Unis, qui ont été reçus en ce pays, venant des Etats-Unis, et qui, d'après une déclaration faite en cette Chambre par le directeur général des postes, le 2 avril, ont été envoyés au bureau des lettres de rebut comme n'étant pas affranchis au moyen de timbres-poste et n'étant pas des papiers ou documents législatifs ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis au sujet des matières affranchies transportées par la malle d'un pays à l'autre ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le département des postes et les particuliers auxquels les paquets susdits étaient adressés ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le département des postes et aucun des officiers du département à ce sujet, et copie des instructions adressées aux dits officiers concernant cette affaire. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Somerville.* *Pas imprimée.*

86. Règles et ordres généraux de la cour de l'échiquier du Canada. Présentés le 25 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague........*Pas imprimés.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1895,—Copie de toutes soumissions reçues par le gouvernement en réponse à une annonce publiée en octobre 1894, demandant des soumissions pour la construction de la première section de la division des lacs Simcoe et Balsam, et de la première section de la division de Peterborough et Lakefield du canal de la Trent ; aussi, les quantités approximatives des différentes classes de travaux spécifiés dans la formule des soumissions pour les deux sections ci-dessus, sur lesquelles le montant total de chaque soumission était basé. Présentée le 26 juin 1895.—*M. Somerville*........*Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat donnant les manifestes des cargaisons transportées, pendant les douze mois expirés le 30 avril dernier, par les steamers *Duart Castle, Taymouth Castle, Alpha et Beta*, subventionnés pour voyager entre Saint-Jean et Halifax et Cuba et la Jamaïque et autres ports dans les Antilles ; aussi, état indiquant les subventions gagnées par chacun des dits steamers ou à lui payées pendant cette période ; aussi, les noms de tous les actionnaires de la compagnie ou des compagnies de steamers ayant droit de recevoir ces subventions. Présentée le 27 juin 1895.—*M. Davies*........*Pas imprimée.*

89. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Copie de toute correspondance non encore produite, échangée entre le gouvernement canadien et les autorités impériales, et entre ces dernières et le gouvernement français, au sujet du traité avec la France. Présentée le 27 juin 1895.—*M. Laurier.* *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute correspondance et pétitions du conseil de la municipalité de Morris, Manitoba, concernant la taxation de terres non patentées tenues ou occupées par des colons, dans les limites de cette municipalité. Présentée le 28 juin 1895.—*M. Larivière*........*Pas imprimée.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toute correspondance concernant l'inscription de homestead de William Fleming pour le quart nord-est de la section 16, dans le township 9, rang 14, à l'ouest du premier méridien principal ; aussi, copie de toute correspondance avec Nathaniel Boyd, M.P., au sujet du dit quart de section et de l'affermage de la dite terre par M. Boyd ; et aussi, copie des règlements sur l'affermage des terres et sur l'inscription à titre de homesteads de terres affermées. Présentée le 28 juin 1895.—*M. Martin.* *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

92. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mai 1894,—Copie de toute correspondance, rapports ou jugements au sujet de la destitution de M. B. Loiselle comme directeur de poste de Sainte-Angèle-de-Monnoir ; copie du dossier, des dépositions, déclarations et plaidoyers dans la cause de Loiselle *vs* Guillet instruite à Montréal, et copie du rapport de l'inspecteur. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Brodeur et M. Langelier.* *Pas imprimée.*

92*a*. Réponse supplémentaire au n° 92. Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Brodeur* et *M. Langelier.* *Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres ou autres documents adressés par les habitants de Duvard Road, comté de Prince, I.P.-E., ou autres personnes, demandant une halte de voyageurs à la traverse du chemin de fer à Duvard Road. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Perry*........ ....*Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat donnant les noms des personnes (s'il en est) qui ont été nommées à des emplois dans le service civil du Canada, en vertu du chap. 18, 57-58 Victoria, et les emplois (s'il en est) auxquels elles ont été nommées. Présentée le 5 juillet 1895.—*M. Maclean* (*York*).

95. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 juin 1895,—Copie de tous ordres en conseil concernant l'achat d'un emplacement pour un bureau de poste dans la ville de Portage-la-Prairie, Manitoba ; aussi, copie de toutes instructions à M. Daniel Smith et de tous rapports faits par lui concernant le dit emplacement ; aussi, copie de toutes pétitions présentées à Son Excellence le gouverneur général en conseil ou au département des travaux publics, au sujet du choix d'un emplacement pour le dit bureau de poste. Présentée le 5 juillet 1895.—*M. Martin*.......................................*Pas imprimée.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Etat donnant les montants payés comme droits de douane à Waneta, Nelson, Kaslo et à la frontière, rivière Kootenay, de 1890 à 1894, inclusivement, indiquant le montant payé annuellement à chaque port extérieur ; aussi, les noms des officiers de douanes en ces localités et le salaire payé à chacun. Présentée le 11 juillet 1895.—*M. Mara* et *M. McMullen*.............................. ....*Pas imprimée.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Etat donnant les noms des navires, etc., qui ont payé des droits de quaiage au port de Tignish, I.P.-E., le montant payé par chaque navire, la date de sa déclaration et de son congé, et le montant total perçu pour le dernier exercice. Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Perry*.......................*Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toute correspondance au sujet des 135 acres de terre sur les bords du Richelieu vendues au prix de $650 à un nommé Foster ; aussi, l'estimation de leur valeur, la date de la vente, et copie de toute correspondance quant à la valeur du bois aussi bien que de la terre. Présentée le 16 juillet 1895.—*M. McMullen*...*Pas imprimée.*

99. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 juin 1895,—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires ou autres documents concernant les réclamations de colons du Manitoba qui ont payé leurs lots de préemption que d'autres ont été autorisés à prendre à titre de seconds homesteads. Présentée le 19 juillet 1895.—*M. Larivière*..................*Pas imprimée.*

100. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute correspondance et rapports concernant la condition du brise-lames à la barre de Yarmouth, N.-E., et état indiquant le coût primitif de ce brise-lames et les dépenses qu'il a occasionnées subséquemment. Présentée le 19 juillet.—*M. Flint*........... ....*Pas imprimée.*

101. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 juin 1895, demandant copie des mémoires, requêtes, représentations et correspondance adressés au gouvernement par les commissaires du havre de Montréal, ou par toute autre corporation ou des individus concernant les finances de la dite commission, le coût des travaux en cours d'exécution ou en projet pour l'agrandissement du port de Montréal, ainsi que pour les modifications suggérées dans ces travaux. Copie des mémoires, plans, rapports, requêtes et correspondance se rapportant à la construction d'un bassin intérieur et d'une cale sèche dans la partie est du port de Montréal. Copie de toutes résolutions passées à ce sujet par la commission du havre de Montréal. Copie de l'ordre en conseil instituant une commission d'ingénieurs chargée de s'enquérir de la nature et du coût des

VOLUME II—*Fin.*

travaux actuellement en cours d'exécution dans le port de Montréal. Et copie des instructions données par le gouvernement à la dite commission. Copie des témoignages ou du résumé des témoignages rendus au cours de l'enquête tenue par la dite commission. Copie du rapport de dite commission et de tout rapport spécial présenté par quelqu'un de ses membres, ainsi que plans et des états de dépenses accompagnant ces rapports. Présentée le 19 juillet 1895.—*L'honorable M. Desjardins*....................*Pas imprimée*

102. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie de toutes pétitions, correspondance et rapports concernant l'adoption de la Pointe-Tupper comme terminus du chemin de fer du Cap-Breton, sur le détroit de Canso, et la construction d'un embranchement s'étendant depuis le chemin de fer du gouvernement jusqu'à Hawkesbury. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Cameron*....................*Pas imprimée.*

103. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 juin 1895,—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, rapports ou documents concernant le prolongement du réseau ferré dans la province de l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Macdonald* (*Huron*). *Pas imprimée.*

103*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 juillet 1895, pour copie des pétitions demandant la construction de nouvelles voies ferrées dans l'Ile du Prince-Edouard ; copie du ropport de l'ingénieur en chef sur le coût estimatif des travaux à exécuter, sur les frais d'exploitation et sur le revenu probable des embranchements projetés, ainsi que sur l'accroissement des recettes du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, qui devrait résulter de la mise en activité de tels embranchements. Présentée le 22 juillet 1895.—*L'honorable. M. Prowse. Pas imprimée.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Relevé de tout le bois de service et de construction fourni en vertu d'un contrat ou autrement pour le canal Welland, du 1er janvier 1885 au 1er janvier 1895, ainsi que les noms des entrepreneurs, les quantités fournies et les prix payés en vertu de contrats avec le gouvernement ou par voie d'achat. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Lowell*....................*Pas imprimée.*

105. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 juin 1895, demandant certains papiers relatifs au scandale de la Baie des Chaleurs. Présentée le 12 juille 1895.—*L'honorable M. Landry*....................*Pas imprimé*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1894

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, ARTICLE 37, DES STATUTS REVISÉS DU CANADA.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1895

Travaux Publics.

Au très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, Comte d'Aberdeen, Vicomte Formartine, Baron Haddo, Methlic, Tarves et Kellie, dans la pairie d'Écosse; Vicomte Gordon d'Aberdeen, comté d'Aberdeen, dans la pairie du Royaume-Uni; Baronnet de la Nouvelle-Écosse, etc., etc., Gouverneur Général du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Le soussigné a l'honneur de soumettre à Votre Excellence le rapport du ministère des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Respectueusement soumis,

J. ALD. OUIMET,
Ministre des travaux publics.

OTTAWA, 20 mai 1895.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

RAPPORT ET DES ANNEXES.

Travaux Publics.

Travaux Publics.

Travaux Publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 22 avril 1895.

A l'honorable JOSEPH ALDRIC OUIMET,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministère des travaux publics pour l'exercice clos le 30 juin 1894.

Ce rapport contient un bref exposé et une courte revue des travaux exécutés par le ministère et sous son contrôle pendant le dernier exercice.

Il est accompagné de quatorze annexes qui ont été préparés par les principaux fonctionnaires des différentes divisions du ministère, et contiennent des états détaillés de la dépense, des explications sur la nature et l'étendue des services exécutés dans la construction, la réparation et l'amélioration des travaux de havres et de rivières, la construction, la réparation et l'entretien des édifices publics, des télégraphes, glissoirs, estacades et autres ouvrages publics.

Les travaux sous le contrôle du ministère sont:—

LES ÉDIFICES PUBLICS, leur construction et leur entretien.

LE DRAGAGE ET LES DRAGUEURS.

LES HAVRES ET LES JETÉES, leur amélioration et leur entretien.

LES GLISSOIRS ET LES ESTACADES, et la perception de leur revenu.

LES PONTS ET CHAUSSÉES.

LES TÉLÉGRAPHES.

LES TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

Pour faciliter la consultation, le rapport et les principaux annexes ont été disposés alphabétiquement.

LOIS DU PARLEMENT.

A l'annexe n° 13, page 253, se trouvent les titres des lois adoptées par le parlement au cours de sa dernière session et qui ont trait à la gouverne ou aux opérations de ce ministère.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

Les tableaux suivants, ajoutés à la collection exposée dans la galerie, ont été reçus et mis en place dans le cours de l'exercice :

Peinture à l'huile, " Twilight," par F. S. Challener, A.R.C.A.
do " Bass Rocks," Gloucester, J. M. Barnsley.
do " Across the Lea," J. S. Graham.
do " A Brolles Interior," A. C. Williamson.

Ces peintures ont été achetées et présentées à la Galerie Nationale des Beaux-Arts par l'Académie Royale Canadienne.

Peinture à l'huile, "Evening," W. R. Tholen.
do "Paysage," J. M. Barnsley.
Aquarelle, "Paysage," J. H. Wiessenbruck.

Cette dernière a été achetée par le gouvernement.

Les collections de monnaies, de poteries et d'antiquités de Chypre, présentées à la Galerie par le colonel Warren, ont été placées pour la plupart dans des boîtes convenables.

La liste suivante donne le nombre des personnes qui ont inscrit leurs noms sur le livre des visiteurs tenu pour signature dans la Galerie, depuis la création de cette dernière :

1882–83	8,261
1883–84	9,928
1884–85	11,893
1885–86	8,792
1886–87	11,943
1887–88	16,593
1888–89	14,241
1889–90	18,048
1890–91	21,289
1891–92	20,026
1892–93	16,717
1893–94	13,366

La différence en moins que l'on remarque dans le nombre des visiteurs durant le dernier exercice n'indique pas que le sentiment artistique soit en baisse au Canada ni en cette ville, car ce nombre a été encore plus considérable qu'il n'était à l'époque où la Galerie seule attirait le public vers l'édifice de la rue O'Connor. Le musée des pêcheries qui occupe le rez-de-chaussée de cet édifice était fermé cette année, attendu que les objets qui le constituent n'étaient pas encore revenus de l'exposition de Chicago: en sorte que les visiteurs qui sont allés à l'établissement de la rue O'Connor y ont été attirés par la Galerie seulement.

Le rapport du curateur se trouve à l'Annexe n° 6, page 217.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Ci-suit un résumé des travaux exécutés pendant l'exercice, en rapport avec l'entretien des édifices publics de la province :—

Ferme expérimentale d'Agassiz.—Etablissement d'un service d'eau, confection de clôtures et exécution de travaux de détail.

Bureau de poste de Nanaïmo.—Garnitures façonnées de nouveau ; planchers, etc., refaits et réparés.

Bureau de poste de New-Westminster.—Terrains embellis, nouveaux meubles, etc.

Douane de Victoria.—Nouveaux meubles, et divers petites améliorations effectuées.

Nouvelle salle d'exercices de Victoria.—Installation de la lumière électrique, et d'autres objets nécessaires.

Hôpital de la marine de Victoria.—Construction de clôture et réparation des ouvrages en plomb.

Bureau de poste de Victoria, etc.—Réparations générales aux ouvrages en plomb et en vitre, aux serrures, garnitures, etc.

Bureau de l'ingénieur-dirigeant.—Meubles, garnitures, etc., fournis.

Station de quarantaine de William's-Head.—Les bâtisses mentionnées dans mon rapport de l'année dernière ont été terminées, pourvues de meilleurs accessoires, et occupées.

(*Voir* Annexe n° 1, pages 8 et 14, et annexe 2, page 47.)

Ports et rivières.—Des opérations, ayant pour objet principal d'améliorer la navigation, ont été exécutées comme suit :—

Rivière Colombie, en amont de Golden.—Enlèvement d'obstacles.

Rivière Colombie, en aval de Revelstoke.—Construction d'un barrage en aile, et enlèvement d'obstacles.

Rivière Colombie, en aval de Kootenay.—Construction d'un barrage en aile, et enlèvement d'obstacles.

Rivière Fraser, embouchure de la.—Jetée.

Rivière Fraser, Garry Bush.—Ouvrage de protection.

Rivière Fraser, Miller's Landing.— do

Okanagan.—Amélioration de la navigation.

Rivière Skeena.—Enlèvement d'obstacles.

Rivière Somas.— do do

Station de quarantaine de William's-Head.—Construction d'un quai et service d'eau.

Port de Victoria.—Enlèvement de roches,

(*Voir* Annexe n° 3, pages 95 et 141.)

CONTRATS.

L'annexe n° 10, page 236, renferme les détails des contrats conclus, des propriétés achetées et vendues, et des propriétés dont le ministère a été locataire ou locateur pendant le dernier exercice.

CORRESPONDANCE.

L'annexe n° 11, page 245, est un état qui fait connaître le nombre de lettres, officielles envoyées et reçues par les différentes divisions du ministère pendant chaque exercice depuis 1867.

EDIFICES FÉDÉRAUX, Etc.

Comptabilité.—L'annexe n° 1, de la page 3 à la page 22, contient un rapport du comptable indiquant les déboursés faits par le ministère, au cours de l'exercice, pour tous les services dont il a le contrôle.

L'annexe n° 14 contient les détails de tous les déboursés exigés, pendant l'exercice, par l'entretien, les réparations et l'ameublement des édifices publics dans tout le pays.

Des observations, par l'architecte en chef, sur le chauffage, l'éclairage et le service d'eau, ainsi que sur le soin et la gestion des édifices publics, se trouvent dans l'Annexe n° 2, page 48.

DRAGUEURS ET MATÉRIEL DE DRAGAGE.

OPÉRATIONS DE DRAGAGE.—Le rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux exécutés par les dragueurs pendant l'exercice est très clair et très complet; il se trouve à l'Annexe n° 3, pages 97 à 146.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.—Voici une liste du matériel de dragage que possède le ministère et qui a opéré dans diverses parties du pays, comme suit:—

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur-vapeur à godets *St. Lawrence.*
do do *Canada.*
Le dragueur à cuiller *New Dominion* et 4 chalans.
do do *Prince Edward*, 3 chalans et un chalan à eau.
do do *George McKenzie*, 3 chalans et un chalan à eau.
Aussi un chalan à pierre, avec chaudière, mécanisme et grappins.

Dans les provinces de Québec et d'Ontario.

Le dragueur à cuiller *Queen*, 2 chalans et le remorqueur *Ottawa.*
do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *St. Paul.*
do do *St. Louis*, 2 chalans, un chalan à houille et le remorqueur *Sensation.*
Le dragueur élévateur "n° 9", 3 chalans et le remorqueur *Delisle.*
La dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau.*
do do *Ontario*, 3 chalans et le remorqueur *Sir John.*
Bateaux-chèvres, n° 1 et n° 2.

Au Manitoba.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, le remorqueur *Sir Hector*, 2 chalans et un bateau à houille.
Le dragueur *Priestman*, le remorqueur *Victoria* et 2 chalans.

A la Colombie-Britannique.

Le dragueur élévateur *Pacific*, chalans et le remorqueur *Princess.*
La bateau excavateur *Samson.*
Le dragueur à cuiller *Mud Lark* et 3 chalans.

Chenal des navires, fleuve Saint-Laurent.

Quatre dragueurs élévateurs, les remorqueurs *John Pratt*, *St. James*, *St. Francis*, *C. J. Brydges*, *M. F. Parsons* et *Cartier*, 2 dérocheuses, 2bateaux à houille, 12 chalans à déchargeoirs d'une capacité de 80 verges, 2 chalans d'une capacité de 150 verges, 1 chalan pour les sondages, 2 chalans à houille et 2 chalans à treuil.

NOUVEAU MATÉRIEL DE DRAGAGE.—Comme je le disais dans mon dernier rapport, un puissant dragueur élévateur, dont l'annexe n° 3, à la page 156, contient la

description, est en voie de construction. Ce dragueur, qui porte le nom de *Laval*, est construit d'après les dessins les plus récents et les plus améliorés, et il devra être d'un grand service.

Réparations du matériel.—Les frais des réparations nécessitées durant le dernier exercice pour entretenir le matériel de dragage en bon état sont indiqués à l'annexe nº 3, page 157.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, GARDIENS, ETC.

Employés.—Une liste des personnes employées, à différents titres, dans les édifices publics sous le contrôle du ministère, est annexée. Elle fait connaître la date de la naissance, l'emploi, la date de la nomination et le salaire de chaque employé.

(*Voir* Annexe nº 8, page 224.

DÉPENSES.

Le rapport annuel du comptable du ministère commence à la page 3 de l'annexe nº 1. Il contient un état des dépenses encourues pour tous les services relevant du ministère, tels que l'amélioration des ports et rivières par le dragage ou autrement, les édifices publics, les glissoirs et estacades, les télégraphes, les ponts interprovinciaux, etc.

Cet état des dépenses peut se résumer comme suit :—

Edifices publics—Construction, réparations, personnel, etc	$ 998,260	21
Edifices publics—Mécaniciens, fournitures, éclairage, chauffage, etc	180,061	69
Ports et brises-lames—Construction, réparations et améliorations	737,420	70
Ports et brises-lames—Dragage, y compris le prix de revient du nouveau matériel	120,840	81
Glissoirs et estacades—Construction, réparations, entretien et personnel	67,856	24
Glissoirs et estacades—Perception des péages, etc.	4,699	29
Ponts et chaussées—Construction et réparations	17,421	16
Télégraphes—Construction, réparations, exploitation, etc	52,927	09
Divers	135,334	51
Total des dépenses	$2,315,021	67

Un état détaillé faisant connaître les dépenses pour diverses réparations et d'autres services en rapport avec les édifices publics, et qui a été préparé par le même fonctionnaire, est ajouté à l'annexe nº 14, page 256.

BASSINS DE RADOUB.

Il y a présentement au Canada quatre bassins de radoub pour l'utilité des navires maritimes et des bâtiments faisant la navigation à l'intérieur. De ces quatre bassins, trois sont la propriété de l'Etat qui les contrôle par le canal de notre ministère ; ce sont : le "Lorne" à Lévis, P.Q. ; le "Kingston" à Kingston, Ont., et "l'Esquimalt" près la ville de Victoria, C.B. Le bassin de radoub d'Halifax, N.E., construit par la compagnie des bassins de radoub d'Halifax (limitée) en 1886-89, a été subventionné

par le gouvernement canadien (en vertu de la loi 45, Vict., chap. 17), par le gouvernement impérial et par la ville d'Halifax.

Voici quelles sont les dimensions de ces bassins :—

Le Lorne—Commencé par la commission du havre de Québec en 1878, votre ministère l'a pris à sa charge et terminé en 1889 :

	Pieds.
Longueur	445
Largeur au couronnement	100
" au fond	73
" à l'entrée	62
Profondeur de l'eau sur le seuil à marée haute ordinaire	26½
" " " à marée basse	20½

Le Kingston—a été construit par ce ministère et terminé en 1892 :—

	Pieds.
Longueur au fond	*280
Largeur au fond	47
Largeur au couronnement	79
Profondeur	20½
Profondeur de l'eau sur le seuil à eau basse	16
Largeur à l'entrée	55

(Le niveau du lac Ontario a un écart de 3½ pieds.)

*Cette longueur peut être augmentée de 13 pieds en mettant le porte-bateau sur la ligne du tablier.

L'Esquimalt—complété par ce ministère en 1887 :—

	Pieds.
Longueur sur les billots	430
Largeur au fond	41
" au couronnement	90
" à l'entrée	65
Profondeur de l'eau sur le seuil à mer haute ordinaire	26½

(La marée monte de 7 à 10 pieds, baisse de 5 à 8 pieds.)

L'Halifax—a été construit d'après un contrat passé avec ce ministère et sujet à l'approbation de ce dernier, terminé en 1889 :—

	Pieds.
Longueur	585
Largeur au couronnement	102
" au fond	72
" à l'entrée	89¼
Profondeur de l'eau sur le seuil à marée ordinaire	30

(La marée monte de 6 pieds, baisse de 3 pieds.)

On trouvera, à l'annexe n° 3, page 157, une description plus détaillée des bassins de radoub exploités par le ministère, et un compte-rendu des opérations de l'exercice.

Employés.—Une liste des fonctionnaires et employés aux bassins de radoub, donnant leur âge, la date de leur nomination, le chiffre de leurs appointements, etc., se trouve à l'annexe n° 9, page 231, du présent rapport.

MANITOBA.

Edifices.—Des réparations, changements et améliorations ont été effectués comme suit:—

Brandon, Bureau de poste, etc.—Fourni ameublement et installations, terminé les égouts.

Winnipeg, Bureau de poste—Peinture, peinture en détrempe et réparations générales.

do Bureaux des terres de la couronne et des sauvages.—Installation d'un appareil de chauffage à eau chaude, et autres améliorations.

do Casernes de Fort-Osborne.—Installation de la lumière électrique, et autres améliorations.

do Hôpital et caserne.—Installation d'une salle d'ordinaire et d'un appareil de chauffage.

do Ordinaire des officiers.—Construction de fondations en pierre et d'un plancher en ciment, et installation d'un appereil de chauffage.

do Chambre d'ordinaire aux casernes.—Installation de la lumière électrique.

do Ecuries.—Fondations refaites, et autres réparations exécutées.

do Salle d'exercices.—Réparations générales aux clôtures, toit, égouts, etc.

do Douane.—Seuil remplacé par de la brique, et autres réparations.

do Salle des immigrants.—Améliorations générales.

(*Voir* Annexe nº 2, pages 6 et 12.)

Dragage.—Deux dragueurs, le *Winnipeg* et le *Priestman*, ont été employés dans la province au cours de la dernière saison. L'amélioration de la navigation de la rivière Rouge, près de Selkirk-Ouest et à l'entrée du lac Winnipeg, a été continuée par le premier; le second a été ne nouveau employé cette année sur la rivière à la Vase-Blanche et sur le lac Manitoba. On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef du ministère, annexe nº 3, page 140, des détails complets sur les travaux exécutés.

PARC DE LA COTE DU MAJOR.

La haute réputation de ce lieu de repos populaire par sa propreté, le bon goût et l'attrait a été fermement soutenue. (*Voir* Annexe nº 2, page 41.)

NAVIGATION—OUVERTURE ET CLOTURE.

Dates.—Le ministère doit encore des remerciements aux fonctionnaires de la douane employés dans les différents ports pour la promptitude avec laquelle ils lui ont fourni les renseignement contenus à l'Annexe nº 12, page 347. C'est la continuation d'un registre que le ministère tient depuis 1867 et qui fait connaître les époques pendant lesquelles la navigation a été close dans les principaux ports du Canada par suite de la formation des glaces.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

BRISE-LAMES ET JETÉES.—Dans le cours du dernier exercice des travaux de construction, de réparation et d'amélioration de brise-lames, quais et jetées ont été exécutés comme suit:—

Campbellton, comté de Ristigouche.—Prolongement du quai de délestage et du débarcadère du bac.
Cap Tourmentin, comté de Westmoreland.—Amélioration du quai.
Fort Dufferin, Saint-Jean.—Réparations au mur de soutènement.
Ile de Gray, comté d'Albert.—Réparations au brise-lames.
Néguac (en bas), comté de Northumberland.—Nouveau quai.
Pointe-du-Nègre, comté de Saint-Jean.—Réparations au brise-lames.
Pointe-du-Chêne, Westmoreland.—Reconstruction du brise-lames.
Quaco, comté de Saint-Jean.—Réparations au brise-lames ouest.
Rivière Saint-Jean.—Améliorations.
Shippegan, comté de Gloucester.—Réparations aux brise-lames.
Tracadie, comté de Gloucester.—Nouvelle jetée de débarquement.

(*Voir* Annexe n° 3, page 67.)

EDIFICES.—Des réparations, remplacements et améliorations nécessaires ont été faits aux édifices publics suivants :—

Bureau de poste	de Bathurst,	Bureau de poste de Portland.	
do	de Chatham	Douane de Saint-Jean,	
do	de Dalhousie	Bureau de poste de Saint-Jean,	
do	de Frédéricton	Caisse d'épargne	do
do	de Moncton	Edifice public de St. Stephen,	
do	de Newcastle	do	de Sussex.

Dans le but de loger et isoler la colonie de lépreux résidant à Tracadie, la construction du nouveau lazaret autorisée par le parlement a été donnée à l'entreprise, et les travaux sont commencés.

L'édifice aura des murs en pierre avec planchers, cloisons et toit en bois, et comprendra un corps principal de 190½ x 39 pieds, et trois ailes faisant saillie, de 38 x 39 pieds, 25 x 12 pieds et 32½ x 16 pieds chacune. Il aura un sous-sol, un rez-de-chaussée, un premier étage et un étage supérieur, sauf l'aile de 32½ x 16 pieds qui n'aura que la hauteur du rez-de-chaussée.

(*Voir* Annexes n° 2, pages 29 à 31, et n° 2, pages 3 et 9.)

DRAGAGE.—Des travaux de dragage, ayant pour but d'enlever des hauts-fonds et autres obstacles gênant la navigation, ont été exécutés aux endroits suivants :—

Bathurst,
Gagetown Creek,
Grimross (rivière Saint-Jean.)
Kennebecasis,
Rivière Miramichi,
Nashwaak.

(*Voir* Annexe n° 3, page 100.)

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

EDIFICES.—Des travaux ont été exécutés aux édifices publics suivants:—

Palais de justice de Calgary.—Réparations à la toiture, etc.

Dépôt des immigrants, Calgary.—Construction d'une cuisine, etc.

Bureau de poste, Calgary.—Edifice complété.

Casernes de la police, Calgary.—Ajoutés et améliorations.

Bureau des bois de la couronne et de l'enregistrement des terres, Edmonton.—Edifice complété, installé et meublé.

Lethbridge, édifice public.—En voie d'achèvement.

Mâchoire d'Orignal, palais de justice et casernes de la police.—Edifice terminé, installé et occupé.

Prince-Albert, bureau des terres et d'enregistrement.—Edifice terminé, installé et occupé.

Daim-Rouge, école d'industrie.—Terminée et occupée.

Régina, casernes.—Amélioration du service d'eau.

do hôtel du gouvernement.—Améliorations générales à l'édifice et aux bâtiments.

Régina, palais de justice.—En voie d'achèvemennt.

do bureau de poste.—Chauffage, etc., amélioré.

Wolseley, palais de justice.—En voie de construction.

(*Voir* Annexes n° 1, pages 7 et 13, et n° 2, page 45.)

NOUVELLE-ECOSSE.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—Ci-suit un résumé des travaux exécutés, au cours de l'exercice, en rapport avec les ouvrages de havres dans la Nouvelle-Ecosse :—

Arisaig, comté d'Antigonish.—Réparations au brise-lames et à la jetée.
Avonport, comté de King.—Enlèvement de vase et de gravier.
Babin's-Cove, comté de Richmond.—Construction d'un quai.
Bayfield, comté d'Antigonish.—Nouveau quai et réparations au brise-lames.
Blue-Rock, comté d'Antigonish.—Réparations au brise-lames.
Ile Boularderie, comté de Cap-Breton.—Construction d'un quai.
Broad-Cove, comté d'Inverness.—Réparations au quai.
Canada-Creek, comté de King.—Prolongement du quai.
Chipman's-Brook, comté d'Inverness.—Réparations au brise-lames.
Coal-Mine-Point, comté de King.—Prolongement du brise-lames.
Cribbin's-Point, comté d'Halifax.—Protection des ouvrages.
Crooked-Channel, comté de Digby.—Chenal des bateaux.
D'Escousse, comté de Richmond.—Nouveau quai.
Ile-du-Diable, comté d'Halifax.—Réparations au brise-lames.
Digby, comté de Digby.—Reconstruction de la jetée.
Cinq-Isles, comté de Colchester.—Réparations au quai.
Ile-du-Renard, comté d'Halifax.—Ouvrages de protection.
Rivière-au-Français, comté de Victoria.—Réparations au brise-lames.
Grand-Etang, comté d'Inverness.—Ouvrages de havre.
Halifax, comté d'Halifax.—Quai de la quarantaine.

Havre de Hall, comté de King.—Réparations à la jetée.
Havre-au-Bouche, comté de King.—Améliorations de havre.
Havre de Johnson, comté de Richmond.—Améliorations de havre.
L'Ardoise, comté de Pictou.—Réparations au brise-lames.
Lismore, comté de Pictou.—Réparations au quai.
Mabou, comté d'Inverness.—Améliorations de havre.
Maitland, comté de Hants.—Réparations au quai.
Meteghan-Cove, comté de Digby.—Réparations au quai.
McNair's-Cove, comté d'Antigonish.—Réparations au brise-lames.
New-Haven, comté de Victoria.—Améliorations.
Nyanza, comté de Victoria.—Construction d'un quai.
Ile de Pictou, comté de Pictou.—Prolongement et réparations de quais.
Port-Medway, Dock-Cove, } Comté de Queen.—Enlèvement de roches.
Ingonish-Sud, comté de Victoria.—Construction d'un quai.
Anse des Trois-Iles, comté de Richmond.—Améliorations de havre.
White-Point, comté de Queen.—Réparations au quai.

(*Voir* Annexes n 1, page 15, et n° 3, page 54.)

Edifices.—Ci-suit un bref résumé des travaux exécutés pour l'entretien et la réparation des édifices publics dans cette province :

Amherst, édifice public.—Service d'eau et réparations générales.
Annapolis, édifice public.—Châssis-doubles et autres réparations.
Antigonish, édifice public.—Planchers refaits, réparations et peinturage.
Baddeck, édifice public.—Plateforme.
Darmouth, bureau de poste.—Edifice terminé, installé et occupé.
Halifax, entrepôt de vérification—Sous-sol planchéié à nouveau.
Halifax, dépôt des immigrants.—Plancher posé, nouveaux poêles, etc.
Ile de Lawlor, station de quarantaine.—Appareil de désinfection établi, et tout l'établissement mis en bon état.
Lunenburg, bureau de poste.—Presque terminé.
Pictou, douane.—Réparations générales à la maçonnerie, etc.
" hôpital de la marine.—Réparations, peinturage, nettoyage.
" bureau de poste.—Emplacement acheté et édifice en voie de construction.
" station de Quarantaine.—Peinturage, blanchissage à la chaux, etc.
Sydney, édifice public.—Peinturage, châssis-doubles, égouts, etc.
Sydney, station de quarantaine.—Bains refaits, peinturage et réparations de détail.
Truro, bureau de poste, etc.—Maçonnerie réparée, égouts améliorés, et réparations générales.
Windsor, bureau de poste, etc.—Améliorations hygiéniques et réparations générales.
Yarmouth, édifice public.—Améliorations, changements et réparations.

(*Voir* Annexes n° 1, pages 3 et 9, et n° 2, page 25.)

DRAGAGE.—Les dragueurs ont fait des opérations aux endroits suivants :—

Bayfield,
Rivière est de Pictou,
New-Glasgow,
Rivière au Saumon,
Yarmouth.

(*Voir* Annexes n° 1, page 18, et n° 3, page 99.)

FONCTIONNAIRES.

L'Annexe n° 7, page 221, est une liste des principaux fonctionnaires qui ont été employés dans le ministère ou qui le sont actuellement. Cette liste contient les noms et les dates de nomination depuis 1841 jusqu'à ce jour.

ONTARIO.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—La liste suivante fait connaître les localités et la nature des travaux exécutés, en rapport avec les ouvrages de havre, durant le dernier exercice, dans la province d'Ontario :—

Beaverton, comté d'Ontario.—Réparations à la jetée.
Canal Burlington, comté de Wentworth.—Réparations à la jetée et au bac.
Cobourg, comté de Northumberland.—Réparations aux jetées.
Collingwood, comté de Simcoe.—Réparations aux ouvrages.
Colpoy's-Bay, comté de Bruce.—Prolongement de la jetée.
Goderich, comté d'Huron-Ouest.—Prolongement des jetées.
Kingston, comté de Frontenac.—Enlèvement du haut-fond de Frederick-Point.
Kingsville, comté d'Essex.—Réparations aux ouvrages.
Meaford, comté de Grey.—Réparations aux ouvrages de protection.
Port-Albert, comté d'Huron.—Prolongement des jetées.
Port-Hope, comté de Durham.—Réparations.
Port-Rowan, comté de Norfolk.—Construction de jetées de débarquement.
Southampton, comté de Bruce.—Réparations aux ouvrages.
Toronto, comté d'York.—Construction d'ouvrages de havre.

On trouvera des rapports détaillés sur ces travaux à l'Annexe n° 3, page 92, et un état des dépenses à l'Annexe No. 1, pages 6 et 11.

EDIFICES.—Les travaux exécutés sous le contrôle du ministère, durant l'exercice, pour l'entretien et la réparation des édifices publics d'Ontario peuvent être brièvement énumérés comme suit :—

Almonte, édifice public.—Bureau de la douane installé et terminé, etc.
Amherstburg, bureau de poste.—Briquetage réparé et jointoyé, et portes d'entrée vernies.
Barrie, bureau de poste, etc.—Réparations au toit et au plancher.
Belleville, bureau de poste, etc.—Réparations, réfactions et améliorations générales.
Berlin, bureau de poste, etc.—Edifice raccordé au service d'eau de la ville, réparations et améliorations générales.

Brampton, bureau de poste, etc.—Réparation de la maçonnerie, du briquetage et de la plomberie.

Brantford, bureau de poste, etc.—Plancher de l'antichambre posé à nouveau, et améliorations importantes.

Cornwall, bureau de poste, etc.—Réparations et améliorations générales en dehors et en dedans, et remplacement des vieux accessoires hygiéniques.

Carleton-Place, bureau de poste, etc.—Plancher du sous-sol nivelé, et abats-jour de fenêtres fournis.

Chatham, bureau de poste, etc.—Toit réparé et maçonnerie jointoyée.

Cobourg, bureau de poste, etc.—Réparations générales d'une nature secondaire.

Dundas, bureau de poste, etc.—Fourni de quelques articles en fonte et jaloûsies.

Galt, bureau de poste, etc.—Mur en ciment posé dans la chambre de la fournaise.

Gananoque, douane.—Pourvue d'un nouveau système hygiénique.

Goderich, bureau de poste, etc.—Quelques réparations de détail.

Guelph, bureau de poste, etc.—Toit recouvert en fer galvanisé, et autres réparations considérables.

Napanee, bureau de poste, etc.—Appareil de sauvetage installé, et autres améliorations.

Orillia, édifice public.—Complété et occupé.

Ottawa, hôtel du gouvernement.—Réparations générales, changements et améliorations.

Ottawa, édifices du parlement.—Réparations et améliorations générales.

Ottawa, ferme expérimentale centrale.—Réparations nécessaires exécutées.

Ottawa, édifice de l'ouest.—Objets détériorés rendus serviables.

Ottawa, édifice de l'est.—Réparations générales de la plomberie, du gaz et des ouvrages en pierre.

Ottawa, édifice Langevin.—Réparations et améliorations.

Ottawa, station de dynamo.—Briquetage et machines réparés.

Ottawa, ateliers, rue Wellington.—Tuyaux flexibles fournis.

Ottawa, musée géologique.—Précautions prises contre l'affaissement de la bâtisse sous le poids des spécimens, etc.

Ottawa, imprimerie.—Réparations et améliorations considérables.

Petrolea, bureau de poste, etc.—Edifice terminé, meublé et occupé.

Port-Arthur, édifice public.—Terminé, aménagé et occupé.

Prescott, bureau de poste, etc.—Réparations de détail.

Prescott, douane.—Réparations de détail.

Smith's-Falls, édifice public.—En construction.

Sainte-Catherine, édifices publics.—Réparations générales.

Saint-Thomas, édifice public.—Fournaises posées à nouveau.

Stratford, édifice public.—Réparations des avaries causées par l'incendie.

Toronto, bureau de poste.—Réparations aux appareils de chauffage et d'éclairage.

Toronto, salle d'exercices.—Edifice presque terminé.

Trenton, bureau de poste, etc.—Réparations de détail et améliorations.

Walkerton, bureau de poste, etc.—Réparations de détail.

Windsor, édifice public.—Réparations aux ouvrages en pierre, etc.

(*Voir* Annexe n° 1, pages 5 et 11.)

PLACE DU PARLEMENT.

CONTRAT.—L'entrepreneur s'est acquitté d'une manière satisfaisante de son contrat pourvoyant à l'entretien de cette place publique.

(*Voir* annexe n° 2, page 41.)

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—Ci-suit un relevé des travaux exécutés sous la conduite du ministère pendant le dernier exercice :—

Belfast, comté de Queen.—Réparations à la jetée.
Brae, comté de Prince.—Réparations au brise-lames.
Chapel-Point, comté de King.—Réparations à la jetée.
Georgetown, comté de King.—Réparations au quai.
Hickey's-Pier, comté de Queen.—Réparations au quai.
Lambert's-Pier, comté de King.—Construction d'un mur de soutènement, et réparations.
Miminegash, comté de Prince.—Prolongement de la jetée nord, etc.
Nine-Mile-Creek, comté de Queen.—Réparations aux jetées.
Cardigan-nord, comté de King.—Réparations à la jetée.
Rustico (nord), comté de Queen.—Réparations au brise-lames.
Souris, comté de King.—Ouvrages de havre.
Stephen's-Pier, comté de King.—Améliorations.
Sturgeon, comté de King.—Réparations générales aux jetées.
Baie Sainte-Marie, comté de King.—Réparations générales à la jetée.
Baie Saint-Pierre, comté de King.—Prolongement des ouvrages de protection.
Iles-de-Bois, comté de Queen.—Reconstruction et réparations du brise-lames est.

(*Voir* Annexe n° 3, pages 75 et 101.)

Des opérations de dragage ont été faites aux endroits suivants :

Cap Traverse
Grande Rivière
Murray Harbour sud.

ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

ENTRETIEN.—Les services du chauffage, de l'éclairage, des sonneries et de l'eau en rapport avec le parlement et les autres édifices publics de la capitale ont été faits comme à l'ordinaire, et les réparations pour la conservation et l'utilité de ces édifices ont été exécutés, tout en tenant compte des améliorations et de l'économie.

(*Voir* Annexes n° 1, pages 5 et 11, et n° 2, page 38.)

QUÉBEC.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—Des réparations et améliorations nécessaires ont été faites comme suit :

Anse Saint-Jean, comté de Saguenay.—Réparations au quai.
Baie Saint-Paul, comté de Charlevoix.—Prolongement et réparation du quai.
Bic, comté de Rimouski.—Réparations au quai.
Cacouna, comté de Témiscouata.—Construction d'un quai.

Cap-à-l'Aigle, comté de Charlevoix.—Réparations au quai et au hangar.
Carleton, comté de Bonaventure.—Réparations au quai.
Chicoutimi, comté de Chicoutimi.—Amélioration du quai.
Etang-du-Nord, comté de Gaspé.—Réparations au brise-lames.
Grand-Pabos, comté de Gaspé.—Prolongement du quai.
Ile-Verte, comté de Témiscouata.—Réparations au quai.
Lac Mégantic, comté de Compton.—Réparations à la jetée.
Les Ecureuils, comté de Portneuf.—Réparations au quai.
Les Eboulements, comté de Charlevoix.—Réparations au quai.
Laprairie, comté de Laprairie.—Prolongement du mur de soutènement.
Longueuil, comté de Chambly.—Améliorations au quai.
Matane, comté de Rimouski.—Prolongement du quai.
Malbaie, comté de Charlevoix.—Réparations au quai et au hangar à fret.
New-Carlisle, comté de Bonaventure.—Réparations au quai.
Rimouski, comté de Rimouski.—Doublage de la jetée de soutènement.
Rivière-Blanche, comté de Rimouski.—Réparations au quai.
Rivière-du-Lièvre.—Améliorations.
Rivière-du-Loup, comté de Témiscouata.—Réparations au quai.
Rivière l'Assomption.—Améliorations de la navigation.
Rivière Madawaska.— do do
Rivière Noire, comté de Charlevoix.—Construction d'un brise-lames.
Rivière Ottawa, à Mille Iles, comté de Laval.—Amélioration de la navigation.
Rivière Ouelle, comté de Kamouraska.—Réparations au quai.
Rivière Saint-Louis, comté de Beauharnois.—Ponts.
Rivière Saint-Maurice.—Amélioration de la navigation.
Rivière Yamaska, comté d'Yamaska.—Réparations à l'écluse et à la dame.
Roberval, comté de Chicoutimi.—Quai.
Saint-Alphonse, comté de Chicoutimi.—Réparations au quai.
Saint-Anicet, comté d'Huntingdon.—Réfaction du quai.
Sainte-Anne du Saguenay, comté de Chicoutimi.—Enlèvement de roches.
Saint-François, comté de Montmorency.—Réparations au quai et au hangar.
Saint-Jean, comté de Montmorency.—Réparations.
Saint-Laurent, comté de Montmorency.—Améliorations au quai.
Saint-Michel, comté de Bellechasse.—Réparations au quai.
Saint-Siméon, comté de Charlevoix.—Réparations au bloc.
Saint-Thomas, comté de Montmagny.—Réparations au quai.
Saint-Zotique, comté de Soulanges.—Réparations et améliorations générales.
Tadousac, comté du Saguenay.—Améliorations au quai.
Yamachiche, comté de Saint-Maurice.—Construction d'une jetée.

Edifices.—Des améliorations, réparations, additions, agrandissements ou travaux nécessaires à leur entretien et à leur conservation ont été faits aux édifices suivants :

Aylmer, bureau de poste,
Farnham-ouest, bureau de poste.
Grosse-Ile, station de quarantaine,
Lachine, bureau de poste,
Montréal, douane,
" entrepôt de vérification,
" édifice du revenu de l'int.
" bureau de poste,
Québec, agence de la marine—quai de la Reine,
" observatoire,
" bureau de poste,
" quarantaine,
Richmond, édifice public,
Sherbroke, bureau de poste, etc,
Sorel, bureau de poste, etc,

Québec, citadelle,
" douane,
" bureau des insp. mes. de bois,
" entrepôt de vérification,
" dépôt des immigrants,
" jetée Princesse-Louise,
Saint-Henri, bureau de poste,
Saint-Hyacinthe, bureau de poste, etc,
Saint-Jean, bureau de poste,
Saint-Jérôme, édifice public,
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier,
Trois-Rivières, bureau de poste,

(*Voir* Annexes n° 1, page 4 et 10, et n° 2, page 33.)

Dragage.—Ci-suit une nomenclature des localités où des opérations de dragage ont été faites :—

Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires entre Montréal et Québec,
Berthier (*en haut*),
Charlemagne,
Chateauguay,
Chicoutimi,
Grenville,
Longueuil,
Bassin Louise, Québec,
Port Saint-François,
Rivière Saint-Pierre,
Saint-Placide.

(*Voir* Annexe n° 3, page 122.)

RECETTES.

Ci-suit un sommaire des recettes provenant des ouvrages sous le contrôle du ministère, durant le dernier exercice :—

GLISSOIRS ET ESTACADES.		
Région de l'Ottawa	$64,376 89	
" de Newcastle	5,088 62	
" du Saguenay	523 81	
" du Saint-Maurice	14,544 55	
Total des glissoirs et estacades		$84,533 87
BASSINS DE RADOUB.		
Lévis	$13,310 94	
Kingston	7,453 01	
Esquimalt	10,786 70	
Total des bassins de radoub		$31,550 65
TÉLÉGRAPHES.		
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes	$5,944 66	
Ontario, Ile Pelée	138 79	
Territoires du North-Ouest	1,573 20	
Colombie-Britannique	961 27	
Total des télégraphes		$8,617 92
OUVRAGES DE RIVIÈRES.		
Rivière Yamaska	$222,49	
Rivière du Lièvre	532.59	
Total des ouvrages de rivières		$755.08
Total des recettes		$125,457.52

PONTS ET CHAUSSÉES.

Ponts.—Durant l'exercice 1893-94 des réparations ont été faites, sous la conduite du ministère, aux ponts suivants :—

Pont de Grande-Rivière, à York, Ont.
Ponts de la ville d'Ottawa, à Ottawa, Ont.
Pont des Joachims, rivière Ottawa.
Pont de Portage-du-Fort, rivière Ottawa.
Pont de la rivière du Ventre, à Lethbridge, T.N.-O.
Pont de la rivière du Vieux, à Macleod, T.N.-O.

On trouvera, à l'Annexe n° 3, page 179, des détails sur la nature de ces travaux, et à l'Annexe n° 1, page 20, un état des dépenses.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

Rapport du receveur des péages.—Le rapport du receveur est très satisfaisant. Il annonce qu'au 21 novembre, date de son rapport, pas un seul dollar restait du sur les opérations de l'exercice.

Tous les efforts possibles ont été faits pour percevoir les arrérages, mais sans beaucoup de succès : car les réclamations, quoique reportées d'année en année, sont presque toutes prescrites et ne valent rien, ainsi que le receveur l'explique dans son rapport. Voir Annexe n° 3, page 170.

Ce rapport est accompagné de huit relevés.

Le n° 1 a trait aux glissoirs de la rivière Ottawa, et au bois de construction qui est passé par elles.

Le n° 2 fait connaître les péages produits par les glissoirs et ouvrages de l'Etat ci-après mentionnés sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice expiré le 30 juin 1894.

N° 3. Relevé des péages de glissoirs et d'estacades provenant des ouvrages de la rivière Ottawa, depuis le 1er juillet 1889, à percevoir le 30 juin 1894, et restés impayés le 30 septembre 1894.

N° 4. Relevé des péages de gloissoirs et d'estacades produits par les ouvrages de l'Ottawa avant le 1er juillet 1889, à percevoir le 30 juin 1894, et restés impayés le 30 septembre 1894.

N° 5. Relevé des péages de glissoirs et d'estacades à percevoir, région de l'Ottawa, et pour lesquels des bons ont été expédiés à Québec pour perception.

N° 6. Relevé des péages de glissoirs et d'estacades produits par les ouvrages du Saint-Maurice, à percevoir le 30 juin 1894, et restés impayés le 30 septembre 1894.

N° 7. Relevé des péages de glissoirs et d'estacades produits par les ouvrages du Saguenay, à percevoir le 30 juin 1894, et restés impayés le 30 septembre 1894.

N° 8. Relevé des péages de glissoirs et d'estacades produits par les ouvrages de Newcastle et de la rivière Trent, à percevoir le 30 juin 1894, et restés impayés le 30 septembre 1894.

Région de Newcastle.—Le rapport du surintendant des ouvrages de la région de Trent et de Newcastle se trouve à l'Annexe n° 3, page 168. Il décrit les réparations qui ont été faites aux ouvrages des différents postes, et est accompagné d'un relevé indiquant la quantité de bois, etc., qui a passé par chacun des glissoirs et estacades durant l'exercice. On peut connaître la somme des péages produits, etc., en consultant le rapport du receveur.—Annexe n° 3, page 171.

Région de l'Ottawa.—Les ouvrages de la rivière Ottawa comprennent la surveillance, non seulement des glissoirs et estacades de cette rivière même, mais encore celle de plusieurs ouvrages établis sur ses tributaires, ainsi que des ponts interprovinciaux, etc., dans le voisinage d'Ottawa, lesquels sont décrits dans le rapport de l'ingénieur surintendant, à l'Annexe n° 3, page 162.

Région du Saguenay.—Le rapport de l'ingénieur dirigeant fait partie de l'Annexe n° 3, page 167.

Région du Saint-Maurice.—On trouvera dans le rapport du surintendant intérimaire, Annexe n° 3, page 166, une description des travaux qu'il a été jugé nécessaire d'exécuter pour la conservation et l'utilité de cet ouvrage.

Personnel.—A l'Annexe n° 4, page 183, se trouve une liste qui donne les noms, les dates de naissance et de nomination, ainsi que les salaires des personnes employées à tous les glissoirs et estacades du Canada.

RELEVÉS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

Au cours du dernier exercice, des relevés géodésiques et examens ont été faits par des employés du ministère en 98 localités, dans les différentes provinces, comme suit:—

Colombie-Britannique	6
Manitoba	2
Nouveau-Brunswick	8
Territoires du Nord-Ouest	1
Nouvelle-Ecosse	39
Ontario	14
Ile du Prince-Edouard	13
Québec	15

Ces relevés et examens ont été ordonnés et faits pour obtenir des données exactes sur la possibilité et l'utilité de recommander ou d'entreprendre, dans l'intérêt public, l'exécution de travaux qui sont énergiquement demandés à l'Etat.

A l'Annexe n° 3, page 180, se trouve la liste des localités qui ont été visitées dans ce but l'année dernière.

TÉLÉGRAPHES.

Ce service a été accompli sans accidents et sans interruptions appréciables partout où il existait, dans les provinces de l'Atlantique et du Pacifique.

Le rapport du surintendant intérimaire, publié à la page 191 de l'Annexe n° 5, contient des détails intéressants et complets sur les opérations de l'exercice. Pour l'utilité du public, le tarif des dépêches, dans les différentes régions, est joint à son rapport.

TRAVAUX.—DEMANDES D'EXÉCUTION.

Le ministère a disposé, pendant l'exercice, de 45 requêtes de particuliers ou de corps publics demandant l'autorisation d'exécuter certains travaux dans des havres, rivières, etc., ou voulant obtenir d'autres privilèges. (*Voir* Annexe n° 3, page 183.)

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

A. GOBEIL.

Député du ministre.

ANNEXE N° 1

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PAR LE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1894.

O. DIONNE, COMPTABLE

(Renvoi n° 158346.)

ANNEXE N° 1.

ÉTAT indiquant les sommes déboursées par le ministère des travaux publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EN GÉNÉRAL			941 36	941 36
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, bureau de poste		289 16		289 16
Annapolis do		376 41		376 41
Antigonish do		16 37		16 37
Baddeck do		23 92		23 92
Dartmouth do	3,386 89			3,386 89
Halifax, bureau du sous-receveur général—loyer			1,200 00	1,200 00
do édifice fédéral		3,637 77		3,637 77
do salle d'exercices	17,978 80			17,978 80
do entrepôt de vérification—loyer, etc		81 80	1,000 00	1,081 80
do bâtiment des immigrants		834 64		834 64
do station de quarantaine de l'île Lawlor	20,077 93			20,077 93
do pénitencier		0 24		0 24
Lunenburg, bureau de poste, etc	10,136 31			10,136 31
Nappan, ferme expérimentale		47 55		47 55
New-Glasgow, bureau de poste, etc		6 70		6 70
North-Sydney do		575 92		575 92
Pictou, douane		545 62		545 62
do hôpital de la marine		179 10		179 10
do bureau de poste, etc	216 70			216 70
do station de quarantaine		258 50		258 50
Sydney, bureau de poste, etc		63 65		63 65
do station de quarantaine—Keating point	374 75			374 75
Truro, bureau de poste, etc		892 10		892 10
Windsor do		343 12		343 12
Yarmouth do		197 03		197 03
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice fédéral		1,643 19		1,643 19
Montague, bureau de poste, etc		80 81		80 81
Summerside, do		799 69		799 69
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste, etc		306 05		306 05
Carleton (Saint-Jean), bureau de poste, etc		245 40		245 40
Chatham do	10,226 11			10,226 11
Dalhousie do		560 86		560 86
Frédéricton do		31 00		31 00
Moncton do		1,393 14		1,393 14
Newcastle do		264 25		264 25
Portland do —loyer			130 90	130 90
Saint-Jean, douane—loyer, etc		99 15	44 00	143 15
do do —temporaire (loyer)	250 00		3,000 00	3,250 00
do do —nouvelle	113,011 65			113,011 65
do bureau de l'ingénieur—loyer, etc		125 00	500 00	625 00
A reporter	175,659 14	13,918 14	6,816 26	196,393 54

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	175,659 14	13,918 14	6,816 26	196,393 54
Nouveau-Brunswick—Fin.				
Saint-Jean, entrepôt de vérification—loyer			250 00	250 00
do hôpital de marine		342 70		342 70
do station de quarant. de l'île aux Perdrix	1,167 38			1,167 38
do pénitencier		30 00		30 00
do bureau de poste		3,057 90		3,057 90
do caisse d'épargne		1,086 93		1,086 93
Saint-Stephen, bureau de poste, etc		47 87		47 87
Sussex do		179 75		179 75
Tracadie, lazaret	6,778 22			6,778 22
Woodstock, bureau de poste, etc	112 58	5 00		117 58
Provinces maritimes.				
En général			3,208 96	3,208 96
Québec.				
Aylmer, bureau de poste, etc		102 28		102 28
Coaticook do		4 75		4 75
Dundee, douane		121 50		121 50
Grosse-Ile, station de quarantaine	14,613 15	343 00		14,956 15
Hull, bureau de poste		45 95		45 95
Joliette do		88 67		88 67
Lachine do	100 00	82 60		182 60
Laprairie do		572 31		572 31
Lévis, bureau d'immigration		2 00		2 00
Montreal, douane		4,333 65		4,333 65
do entrepôt de vérification		2,080 16		2,080 16
do bureau du revenue de l'intérieur		139 46		139 46
do bureau de poste—améliorations, etc	11,871 30	3,514 27		15,385 57
do édifices publics, en général			259 00	259 00
Québec, édifices de la citadelle		1,917 43		1,917 43
do bureau du commis des travaux		44 05		44 05
do douane		2,633 57		2,633 57
do do —ancienne		187 70		187 70
do entrepôt de vérification		1,311 90		1,311 90
do bureau d'immigration		1,089 49		1,089 49
do observato re		765 00		765 00
do bureau de poste, nouvelle aile	9,988 55	1,255 41		11,243 96
do édifices publics en général			663 31	663 31
do station de quarantaine, terrace de la princesse Louise	9,406 66			9,406 66
do quai de la Reine		21 25		21 25
do bureau de l'inspecteur du service des signaux		76 75		76 75
Richmond, bureau de poste, etc	3,219 75			3,219 75
Rivière-du-Loup, (Fraserville), bureau de poste, etc		340 47		340 47
Sherbrooke, bureau de poste, etc		1,440 16		1,440 16
Sorel do		64 94		64 94
Saint-Henri do	10,355 07			10,355 07
Saint-Hyacinthe do	2,303 24	8 00		2,311 24
Saint-Jérôme do		19 40		19 40
Saint-Jean do		722 40		722 40
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	28,184 96			28,184 96
Trois-Rivières, douane		315 37		315 37
do bureau de poste		418 76		418 76
Valleyfield do etc., loyer		1 25	405 00	406 25
Farnham-Ouest do	4,500 36			4,500 36
A reporter	278,260 36	42,732 19	11,602 53	332,595 08

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	278,260 36	42,732 19	11,602 53	332,595 08
Ontario.				
Almonte, bureau de poste, etc	25 00	173 00		198 00
Amherstburg do		476 00		476 00
Barrie do		171 28		171 28
Belleville do		1,314 55		1,314 55
Berlin do		648 42		648 42
Brampton do	12 00	158 81		170 81
Brantford, salle d'exercices	5,030 00			5,030 00
do bureau de poste, etc		520 59		520 59
Brockville do		328 31		328 31
Carleton Place, bureau de poste, etc		33 05		33 05
Cayuga do		12 63		12 63
Chatham do		290 50		290 50
Clifton do		3 00		3 00
Cobourg do		136 27		136 27
Cornwall do		1,384 45		1,384 45
Dundas do loyer, etc		22 95	500 00	522 95
Dunnville, bureau du canal		102 00		102 00
Galt, bureau de poste, etc		333 87		333 87
Gananoque, douane		388 97		388 97
do bureau de poste		12 00		12 00
Goderich, do		84 23		84 23
Guelph, do		206 52		206 52
Hamilton, douane		320 87		320 87
do bureau de poste		340 90		340 90
do do ancien		75 32		75 32
Kingston, douane		1,157 99		1,157 99
do bâtiment des immigrants		45 70		45 70
do bureau de poste, etc		1,084 50		1,084 50
Lindsay, do	188 00	166 15		354 15
London, douane		78 10		78 10
do école militaire		15 30		15 30
do bureau de poste		94 37		94 37
Napanee, do etc		107 13		107 13
Orangeville, do do		71 30		71 30
Orillia, do do	1,417 63			1,417 63
Ottawa—Edifice de la Banque d'Ottawa, (loyer)			1,000 00	1,000 00
do do do (éclairage)			65 64	65 64
do Central Chambers (loyer)			83 33	83 33
do bur. des examinateurs du service civil (loyer)			137 52	137 52
do entrepôt de vérification (loyer)			850 00	850 00
do ferme expérimentale	3,234 04	359 75		3,593 79
do do (éclairage)			79 00	79 00
do musée géologique		553 87	330 00	883 87
do do (éclairage)			763 05	763 05
do galerie nationale des beaux-arts		33 60	1,188 69	1,222 29
do bureau de poste		732 42	2,744 21	3,476 63
do imprimerie de l'Etat (chauffage)	250 00	631 52		881 52
do do (éclairage)			916 00	916 00
do édifices publics, extension de l'écl. à l'élect.	2,424 50	114,268 63		116,693 13
do do éclair. au gaz et à l'électricité			13,547 33	13,547 33
do do terrains			5,994 65	5,994 65
do do chauffage			75,191 80	75,191 80
do do block Langevin		2,109 77		2,109 77
do do do (éclairage)			1,286 65	1,286 65
do do do (en.d.la neige)			415 00	415 00
do do parc de la côte du Major			3,983 15	3,983 15
do do enlèvement de la neige			1,725 36	1,725 36
do do cour suprême (éclairage)			67 20	67 20
A reporter	290,841 53	171,780 78	122,471 11	585,093 42

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	290,841 53	171,780 78	122,471 11	585,093 42
Ontario—Fin.				
Ottawa—édifices publics, service du téléphone			3,455 46	3,455 46
do do bureau de traducteurs, rue Sussex (loyer)			240 00	240 00
do do bureau de traducteurs, rue Sussex (éclairage)			84 80	84 80
do do eau			15,163 26	15,163 26
do do ateliers (loyers, etc.)		72 48	975 00	1,047 48
do do do (éclairage)			534 15	534 15
do do rue et ponts (éclairage)			2,983 00	2,983 00
Pembroke, bureau de poste		13 00		13 00
Peterborough, douane		6 92		6 92
do bureau de poste		22 71		22 71
Petrolea, bureau de poste, etc		616 07		616 07
Picton do	3,523 05			3,523 05
Port-Arthur do	4,631 05	363 60		4,994 65
do Colborne do		169 40		169 40
do Dalhousie, douane		19 00		19 00
do Hope, bureau de poste, etc		801 94		801 94
Prescott, douane		129 20		129 20
do bureau de poste		414 60		414 60
Edifices publics en général			939 57	939 57
Rideau-Hall		14,999 88		14,999 88
do combustible et éclairage (allocation)			8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige			359 61	359 61
Smith's Falls, bureau de poste, etc	3,918 90			3,918 90
Stratford do (loyer)	283 00	733 70	35 00	1,051 70
Strathroy do		100 00		100 00
Ste-Catherine do		80 70		80 70
St-Thomas do		114 95		114 95
Toronto, bureau des examinateurs du service civil		69 50		69 50
do douane		1,799 27		1,799 27
do salle d'exercices	67,297 17			67,297 17
do bureau de l'ingénieur		35 00		35 00
do entrepôt de vérification		3,892 18		3,892 18
do bureau du revenu de l'intérieur		708 76		708 76
do école militaire		10 20		10 20
do bureau de poste		4,223 20		4,223 20
do caisse d'épargne		33 60		33 60
do bureau des inspecteurs de bateaux		60 00		60 00
Trenton, bureau de poste, etc		68 56		68 56
Walkerton do		66 75		66 75
Windsor do		427 71		427 71
Manitoba.				
Brandon, bureau des terres fédérales		66 05		66 05
do ferme expérimentale	2,256 64			2,256 64
do bâtiment des immigrants		53 55		53 55
do école d'industrie	16,095 10			16,095 10
do bureau de poste		433 03		433 03
Edifices publics en général			3,504 32	3,504 32
Winnipeg, bureau de l'architecte		107 69		107 69
do bur. des terres de la couronne et d. sauvages		222 00		222 00
do douane		54 17		54 17
do bureau des terres fédérales		587 91		587 91
do salle d'exercices	1,958 75			1,958 75
do entrepôt de vérification		28 18		28 18
do Fort-Osborne	16,939 75			16,939 75
do bureau d'immigration		814 73		814 73
do bureau du revenu de l'intérieur		33 00		33 00
A reporter	407,744 94	204,233 97	158,745 28	770,724 19

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	407,744 94	204,233 97	158,745 28	770,724 19
Manitoba—Fin.				
Winnipeg, édifices militaires en général			1,049 70	1,049 70
do magasin militaire	163 31			163 31
do casernes de la police à cheval		47 60		47 60
do bureau de poste		1,048 77		1,048 77
do bureau de l'inspection des bateaux		34 50		34 50
Territoires du Nord-Ouest.				
Banff, casernes de la police à cheval		355 20		355 20
Battleford do do		1,789 49		1,789 49
Calgary, palais de justice, etc		102 21		102 21
do bureau des terres fédérales		40 00		40 00
do bâtiment des immigranto		227 50		227 50
do casernes de la police à cheval		1,491 55		1,491 55
do bureau de poste, douane etc	24,675 71			24,675 71
Canmore, casernes de la police à cheval		21 80		21 80
Lac aux Canards, casernes de la police à cheval		116 48		116 48
Edmonton, bâtiment des immigrants		70 00		70 00
do casernes de la police à cheval		439 55		439 55
do bureau d'enregistrement	1,040 00			1,040 00
Estevan, casernes de la police à cheval	585 00	88 55		673 55
Fort-Macleod do do		1,901 60		1,901 60
Fort-Saskatchewan do do		3,180 89		3,180 89
Indian-Head, ferme expérimentale	617 72	928 88		1,546 60
Kootenay, casernes de la police à cheval		2 00		2 00
Lethbridge, douane et palais de justice	7,107 22			7,107 22
do bureau des terres fédérales		66 00		66 00
do casernes de la police à cheval		459 59		459 59
do bureau de poste		4 00		4 00
Macleod, palais de justice (loyer)	262 50	87 00	166 66	516 16
Maple-Creek, casernes de la police à cheval		991 68		991 68
Medicine-Hat, palais de justice	1,137 30	99 40		1,236 70
do casernes de la police à cheval		7 24		7 24
Mâchoire-d'Orignal, palais de justice	3,309 00	58 40		3,367 40
Moosomin do	164 18	50 85		215 03
do casernes de la police à cheval		5 75		5 75
Edifices de la police à cheval, en général			464 47	464 47
Portal-Nord, casernes de la police à cheval	760 00			760 00
Lac à l'Oignon do do		30 00		30 00
Prince-Albert, palais de justice	270 25	418 50		688 75
do casernes de la police à cheval		498 18		498 18
do bureau d'enreg. et des terres fédérales	2,394 90			2,394 90
Edifices publics en général			469 26	469 26
Qu'Appelle, bureau de l'inspecteur des pêcheries		99 50		99 50
Daim-Rouge, école d'industrie	2,029 75			2,029 75
Régina, bureau du commis des travaux		8 00		8 00
do palais de just. bur. des terres et enregistrem.	19,998 05	68 37		20,066 42
do bureau des terres fédérales		44 10		44 10
do résidence du lieutenant-gouverneur (nouvelle)		186 86		186 86
do do do (ancienne)		267 97		267 97
do casernes de la police à cheval	6,285 70			6,285 70
do bureau de poste		52 70		52 70
Saint-Albert, casernes de la police à cheval		18 00		18 00
Touchwood do do		25 00		25 00
Wolseley, palais de justice	1,721 99			1,721 99
Montagne de Bois, casernes de la police à cheval		52 70		52 70
A reporter	480,267 52	219,720 33	160,895 37	860,883 22

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	480,267 52	219 720 33	160,895 37	860,883 22
Colombie-Britannique.				
Agassiz, ferme expérimentale	2,268 95	113 59		2,382 54
Albert-Head, station de quarantaine		31 00		31 00
Nanaïmo, bureau de poste, etc		1,505 15		1,505 15
New-Westminster, douane		32 50		32 50
do bureau de poste		270 34		270 34
Edifices publics en général			192 51	192 51
Vancouver, bureau de poste, etc	12,992 72	636 67		13,629 39
Victoria, bureau des évaluateurs		4 75		4 75
do casernes		3 00		3 00
do douane		117 86		117 86
do salle d'exercices	3,482 14	46 98		3,529 12
do bureau de l'ingénieur (loyer, etc.)		170 95	751 00	921 95
do bureau du revenu de l intérieur		124 50		124 50
do hôpital de la marine		374 30		374 30
do bâtiments militaires	1 65			1 65
do bureau de poste (nouveau)	75,060 40			75,060 40
do do (ancien)		1,118 80		1,118 80
do édifices publics en général			44 00	44 00
do caisse d'épargne		13 45		13 45
William's-Head, station de quarantaine	37,849 78			37,849 78
BATIMENTS DE QUARANTAINE EN GÉNÉRAL			170 00	170 00
A reporter	611,923 16	224,284 17	162,052 88	998,260 21

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report....................................	611,923 16	224,284 17	162,052 88	998,260 2

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS.	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.	
Nouvelle-Ecosse.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
Amherst, bureau de poste.	366 63	2 69	234 38	218 34	20 00	842 04	
Annapolis do	366 63	18 30	147 60	22 80	40 00	595 33	
Antigonish do	366 63	4 59	100 58	56 30	60	528 70	
Arichat do	....	....	4 00	....	....	4 00	
Baddeck do	183 37	5 20	105 00	11 00	....	304 57	
Dartmouth do	6 72	4 10	....	....	5 25	16 07	
Halifax bureau du sous-recev'r général.	....	....	....	62 00	36 00	98 00	
do édifice fédéral.	1,884 13	25 75	945 03	3,016 05	530 78	6,401 74	
do entrepôt de vérification.......	458 37	17 50	184 72	112 20	149 76	922 55	
do bât. des immigr.	....	....	176 10	440 00	....	616 10	
N.-Glasgow bur. de poste.	366 63	9 16	158 77	365 40	100 00	999 96	
Sydney-Nord do ..	366 63	1 50	113 20	312 48	....	793 81	
Pictou, douane	366 63	....	137 40	....	....	504 03	
Sydney-Sud, bur. de poste	366 63	31 89	246 06	83 94	22 10	750 56	
Truro do	366 63	13 90	169 80	269 76	30 00	850 09	
Windsor do	366 63	4 10	162 00	193 18	50 00	775 91	
Yarmouth do	366 63	....	210 52	417 60	84 00	1,078 75	
Ile du Prince-Edouard.							
Charlottetown, édifice fédéral	1,730 90	78 46	541 08	1,334 30	225 00	3,909 74	
Montague, bureau de poste	146 63	2 96	2 50	39 75	....	191 84	
Summerside do	366 63	22 24	297 17	60 31		746 35	
Nouveau-Brunswick.							
Bathurst, bureau de poste	416 63	5 31	382 40	25 00	....	829 34	
Carleton, Saint-Jean, bureau de poste...........	91 63	50	39 47	225 00	13 00	369 60	
Chatham, bureau de poste	119 13	6 07	127 23	52 20	....	304 63	
Dalhousie do	366 63	3 50	235 20	23 40	2 25	630 98	
Frédéricton do	366 63	4 00	313 02	388 80	40 00	1,112 45	
Moncton do	366 63	....	199 80	489 95	134 00	1,190 38	
Newcastle do	366 63	24 45	348 72	280 50	....	1,020 30	
Portland do	....	....	37 84	....	....	37 84	
Saint-Jean, douane ...	658 37	28 49	2,181 20	203 67	....	3,071 73	
do bur. de mécanic'n	....	....	2 50	....	....	2 50	
do revenu de l'intérieur.........	....	....	4 63	3 48	....	8 11	
do pénitencier.....	450 00	....	35 17	....	....	485 17	
do bureau de poste.	1,236 77	37 55	476 67	3,303 80	451 30	5,506 09	
do caisse d'épargne.	....	9 83	230 93	122 76	19 43	382 95	
Saint-Stephen, b. de poste	366 63	....	175 50	515 40	64 00	1,121 53	
Sussex do	366 63	2 80	237 34	19 33	....	626 10	
Woodstock do	471 96	2 10	245 00	200 00	34 00	953 06	
A reporter...	14,087 32	366 94	9,208 47	12,868 70	2,051 47	38,582 90	898,260 21

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	611,923 16	224,284 17	162,052 88	998,260 21

Dépenses pour les services suivants—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
Report	14,087 32	366 94	9,208 47	12,868 70	2,051 47	38,582 90	
Québec.							
Aylmer, bureau de poste	91 63	3 30	193 06	42 93	....	330 92	
Coaticook do	366 63	18 60	205 50	207 00	40 00	837 73	
Grosse-Ile, station de quarantaine	597 26	....	....	....	340 00	937 26	
Hull, bureau de poste	137 50	12 00	247 24	375 36	108 00	880 10	
Joliette do	366 63	11 61	229 50	69 45	108 00	785 19	
Lachine do	110 80	22 80	135 29	104 06	40 28	413 23	
Laprairie do	....	8 48	153 48	49 41	27 08	238 45	
Lévis, bât. des immigrants	....	....	21 73	....	....	21 73	
Montréal, douane	1,345 00	164 40	712 97	474 17	356 05	3,052 59	
do édifices publics fédéraux	1,650 00	....	....	....	....	1,650 00	
do salle d'exercice	495 00	....	....	....	....	495 00	
do entrepôt de vérification	1,180 00	612 43	1,917 02	753 96	590 01	5,053 42	
do bureau du revenue de l'intér	515 00	88 00	192 25	235 91	108 70	1,139 86	
do bureau de poste	2,757 02	367 68	870 31	4,531 18	1,786 63	10,312 82	
Québec citadelle	103 75	....	155 00	196 92	....	455 67	
do bur. du c. des trav.	48 00	....	....	....	....	48 00	
do b. des insp.-m. de b.	495 00	....	311 38	....	....	806 38	
do douane	495 00	2 00	1,048 32	47 50	408 33	2,001 15	
do entrepôt de vérification	1,254 78	83 01	829 81	64 80	600 00	2,832 40	
do bâtiment des immigrants	....	....	233 68	544 64	....	778 32	
do observatoire	....	....	....	....	42 00	42 00	
do bureau de poste	....	19 30	415 42	1,209 99	....	1,644 71	
do bâtiment du quai de la Reine	....	....	287 50	....	273 80	561 30	
Rivière-du-Loup, b. de p.	229 13	46 03	322 27	23 80	....	621 23	
Sherbrooke, bur. de poste	396 63	83 79	321 14	646 00	50 00	1,497 56	
Sorel do	409 97	16 56	458 52	254 25	250 00	1,389 30	
Saint-Hyacinthe, b. de p.	264 12	56 79	370 69	101 75	75 00	868 35	
Saint-Jérôme, b. de poste	366 63	15 52	401 01	138 00	59 02	980 18	
Saint-Jean, bur. de poste	320 76	29 50	170 00	250 00	40 00	810 26	
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	....	....	583 46	....	....	583 46	
Saint-Roch, Québec, b. de p	....	....	78 00	....	....	78 00	
Trois-Rivières, douane	550 00	15 72	457 88	22 10	72 00	117 70	
do bur. de poste	366 63	27 40	222 50	2 55	60 00	679 08	
Valleyfield do	12 00	....	58 47	34 80	54 00	159 27	
Farnham-Ouest, do	....	....	30 17	....	....	30 17	
Ontario.							
Almonte, bureau de poste	366 63	2 53	173 25	37 92	75 00	655 33	
Amherstburg, b. de poste	366 63	33 75	245 57	62 71	30 00	738 66	
A reporter	29,745 45	2,108 14	21,260 86	23,349 86	7,645 37	84,109 68	989,260 21

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	611,923 16	224,284 17	162,052 88	998,260 21

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
Report	29,745 45	2,108 14	21,260 86	23,349 86	7,645 37	84,109 68	
Ontario—Suite.							
Barrie do	366 63	9 60	264 00	250 00	50 00	940 23	
Belleville do	550 00	22 76	413 50	453 38	82 50	1,522 14	
Berlin do	366 63	2 50	265 04	294 20	45 50	973 87	
Brampton do	366 63	18 36	178 56	33 40	49 75	646 70	
Brantford do	550 00	26 61	342 79	414 45	30 40	1,364 25	
Brockville do	366 63	22 22	369 00	670 35	170 00	1,598 20	
Carleton Place do	275 00	38 87	101 95	47 30	....	463 12	
Cayuga do	45 76	33 84	75 00	30 00	....	184 60	
Chatham do	816 63	25 88	261 25	329 00	20 00	1,452 76	
Clifton do	366 63	13 20	353 25	325 00	35 00	1,093 08	
Cobourg do	366 63	....	256 00	165 80	45 50	833 93	
Cornwall do	441 63	47 50	219 70	362 51	66 69	1,138 03	
Dundas do	....	....	25 00	76 50	....	101 50	
Galt do	366 63	4 35	175 25	295 20	51 75	893 18	
Gananoque, douane	....	....	152 60	94 00	....	246 60	
do bur. de poste	....	....	103 10	141 00	....	244 10	
Goderich do	366 63	44 94	221 40	16 48	195 00	844 45	
Guelph do	366 63	6 68	229 56	282 40	37 44	922 71	
Hamilton, douane	550 00	8 64	541 59	65 15	....	1,165 38	
do salle d'exercices	315 00	....	....	....	....	315 00	
do bur. de poste	772 90	1 50	637 00	1,639 80	1,000 00	4,051 20	
Kingston, douane	95 63	....	470 28	133 00	70 80	769 71	
do entrepôt de vérification	....	....	....	....	12 00	12 00	
do bur. du revenu de l'intérieur	....	....	....	54 40	97 08	151 48	
do collège militaire	1,320 00	....	....	....	....	1,320 00	
do bureau de poste	132 25	1 50	277 32	510 00	56 26	977 33	
Lindsay do	366 63	10 75	264 21	111 31	....	752 90	
London, douane	916 63	21 50	675 42	376 55	140 00	2,130 10	
do bureau de poste	550 00	32 64	670 12	722 00	100 00	2,074 76	
Napanee do	416 63	7 35	241 25	170 52	69 44	905 19	
Orangeville do	366 63	14 90	123 70	153 68	....	658 91	
Orillia do	178 84	69 93	189 55	8 60	....	446 92	
Ottawa, ferme expériment.	....	....	884 30	....	....	884 30	
do imprimerie de l'Etat	3,119 25	....	....	....	....	3,119 25	
do édifices du parlement	853 00	....	....	....	....	853 00	
do cour suprême	418 75	....	....	....	....	418 75	
Pembroke, bur. de poste	366 63	11 65	303 08	272 00	....	953 36	
Peterboro, douane	....	....	119 82	....	....	119 82	
do bur. de poste	499 92	....	190 06	412 40	56 25	1,158 63	
Petrolea do	123 80	13 95	69 55	3 65	....	210 95	
Port-Arthur	227 30	31 90	172 80	....	3 60	435 60	
do Colborne	240 00	53 40	....	161 25	....	454 65	
do Hope	400 00	27 30	270 25	202 60	....	900 15	
A reporter	47,953 93	2,732 36	31,368 11	32,627 74	10,130 33	124,812 47	998,260 21

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	611,923 16	224,284 17	162,052 88	998,260 21

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
Report	47,953 93	2,732 36	31,368 11	32,627 74	10,130 33	124,812 47	
Ontario—Fin.							
Prescott, douane	....	....	109 00	....	....	109 00	
do bureau de poste.	505 00	16 03	230 50	146 79	4 80	903 12	
Rideau-Hall, Ottawa	502 50	....	....	....	....	502 50	
Stratford, bureau de poste.	650 00	32 60	437 50	292 00	63 00	1,475 10	
Strathroy do	400 00	25 30	147 37	27 60	2 88	603 15	
Sainte-Catherine	400 00	12 80	340 47	281 75	57 00	1,092 02	
Saint-Thomas	400 00	....	420 80	519 90	25 28	1,365 98	
Toronto, bureau des exam. du service civil.	13 40	....	....	....	....	13 40	
do douane	600 00	82 32	436 35	125 80	133 21	1,377 68	
do édifices publics fédéraux	866 66	....	....	....	784 60	1,651 26	
do entrepôt de vérification	3,787 50	175 48	888 73	66 68	113 87	5,032 26	
do bur. du revenu de l'intérieur.	600 00	2 75	300 10	405 73	56 88	1,365 46	
do bureau de poste.	1,006 00	25 96	912 55	3,064 92	434 42	5,443 85	
Trenton	450 00	5 75	217 50	248 75	....	922 00	
Walkerton	400 00	6 71	294 48	92 50	20 00	813 69	
Windsor	1,000 00	12 00	581 90	521 28	96 00	2,211 18	
Manitoba.							
Brandon, bur. des terres fédérales	....	....	....	91 95	....	91 95	
do douane	....	....	....	60 00	....	60 00	
do ferme expériment.	....	....	186 75	....	....	186 75	
do bât. des immigrants	....	....	136 60	....	....	136 60	
do bur. du revenu de l'intérieur.	....	....	....	60 00	....	60 00	
do bureau de poste.	473 37	76 40	775 50	546 15	82 20	1,953 62	
Deloraine, bur. des terres fédérales	....	....	6 25	....	....	6 25	
Minnedosa do do	....	....	130 00	....	....	130 00	
Winnipeg, bur. du commis des travaux	....	5 00	....	....	....	5 00	
do bur. des bois de la couronne.	....	1 85	109 80	....	7 50	119 15	
do douane	....	4 00	601 60	339 12	94 80	1,039 52	
do bur. des terres fédérales	....	80	91 50	63 18	....	155 48	
do entrepôt de vérification	....	....	393 45	12 96	....	406 41	
do bât. des immigr.	....	8 25	939 90	435 69	156 25	1,540 09	
do bur. de poste	2,280 00	152 57	3,007 90	1,885 14	687 50	8,013 11	
A reporter	62,288 36	3,378 93	43,064 61	41,915 63	12,950 52	163,598 05	998,260

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	611,923 16	224,284 17	62,052 88	998,260 21

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
Report	62,288 36	3,378 93	43,064 61	41,915 63	12,950 52	163,598 05	
Territoires du Nord-Ouest.							
Battleford, bur. des terres fédérales			38 50			38 50	
do bur. d'enregistr.			26 25			26 25	
Calgary, casernes					1,500 00	1,500 00	
do bureau du commis des travaux			33 75			33 75	
do palais de justice		56 92	286 50		375 00	718 42	
do bureau des terres fédérales, etc.			22 50			22 50	
do bâtiment des immigrants			130 22			130 22	
do bur, des mines			30 00			30 00	
do bur. d'enregist.		16 25	226 25			242 50	
Edmonton, bur. d'enregist.			20 50			20 50	
do bur. des terres fédérales, etc.			156 50			156 50	
do bur. des immig.			140 00			140 00	
Indian-Head, ferme expérimentale			232 11			232 11	
Macleod, douane			99 93			99 93	
do palais de justice	102 06	3 15	30 72			135 93	
Moosomin, palais de just.	400 00	41 19	422 80	64 84		928 83	
Prince Albert, casernes				8 00		8 00	
do pal. de just.	400 00	20 40	104 50	19 58	1 00	545 48	
do bur. des terres fédér., etc			8 25			8 25	
do bâtim. des immigrants			17 50			17 50	
do bur. d'enregistrement	307 50		88 50			396 00	
Daim-Rouge, bur. des terres fédérales			108 90			108 90	
Régina, palais de justice		85 78	783 53	10 60	25 20	905 11	
do bureau des terres fédérales			77 25	28 00		105 25	
do prison et asile des aliénés	480 00					480 00	
do bâtim. des immig.			64 00			64 00	
do résidence du lieut-gouverneur		22 00				22 00	
do bureau de poste		6 50	282 76			289 26	
do bur. d'enregistrem.			234 99			234 99	
Wetaskiwin, bureau des terres fédérales			20 40			20 40	
Yorkton, bureau des terres fédérales			110 35			110 35	
A reporter	63,977 92	3,631 12	46,862 07	42,046 65	14,851 72	171,369 48	998,260 21

ANNEXE N° 1—*Suite*

Désignation des travaux.				Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
				$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*							
Report				611,923 16	224,284 17	162,052 88	998,260 21
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Fin.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
Report	63,977 92	3,631 12	46,862 07	42,046 65	14,851 72	171,369 48	
Colombie-Britannique.							
Agassiz, ferme expériment.			35 76			35 76	
Bella-Bella, école des sauv.			48 75			48 75	
Kamloops, bur. des terres fédérales			80 85			80 85	
Cowichan, bur. des sauv.			16 00			16 00	
Metlakatla, école des sauv.			68 25			68 25	
do bur. de poste			101 25			101 25	
Nanaïmo, bureau de poste	600 00		167 34	275 10	45 00	1,087 44	
New-Westminster, bureau de poste	600 00		253 00	274 25	182 17	1,309 42	
Vancouver, bureau de posts	279 54		902 54	484 75	226 45	1,893 28	
Victoria, bur. de l'évaluat.			12 69	5 85	12 00	30 54	
do casernes			25 94			25 94	
do douane			178 70	55 20	56 12	290 02	
do salle d'exercices		24 50	189 63	312 75		526 88	
do bur. des mécanic.				8 45		8 45	
do bur. des sauvages			60 00			60 00	
do école des sauv.			8 78	3 35		12 13	
do bur. de p. des sau-	600 00		253 48	1,023 90	40 60	1,917 98	
do bur. des poids et mesures			18 55		12 00	30 55	
William's-Head, station de quarantaine			428 00			428 00	
Divers.							
Edifices fédéraux en général			720 72			720 72	
Totaux	66,057 46	3,655 62	50,432 30	44,490 25	15,426 06	180,061 69	180,061 69
A reporter				611,923 16	224,284 17	342.114 57	1,178,321 90

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	611,923 16	224,284 17	342,114 57	1,178,321 90
Nouvelle-Ecosse.				
Arisaig, jetée		1,830 25		1,830 25
Avonport, jetée		83 75		83 75
Anse de Babin, jetée	994 07			994 07
Bayfield, brise lames		3,699 69		3,699 69
do quai (neuf)	18,888 23			18,888 23
Blue Rock, brise-lames		999 96		999 96
Ile Boularderie, brise-lames, côté s. de Pointe Monday	132 56			132 56
Broad Cove Marsh, jetée		300 00		300 00
Canada Creek, jetée		431 31		431 31
Ile du Cap Sable, brise-lames, côté s. de Donald's Head	828 80			828 80
Chipman's Brook, jetée		50 00		50 00
Pointe Cribbin, jetée		72 64		72 64
Chenal croche—passage des bateaux des îles La Have à la rive de Dublin-ouest	923 73			923 73
D'Escousse, quai	4,232 50			4,232 50
Ile du Diable, brise-lames		87 96		87 96
Digby, jetée (ancienne)		16,811 81		16,811 81
Cinq Iles, jetée		370 38		370 38
Ile du Renard, protection	412 96			412 96
Rivière au Français, jetée		250 03		250 03
Havre de Grand-Etang	4,962 04			4,962 04
Grand Village, quai		27 86		27 86
Halifax, bassin de radoub (subvention)	10,000 00			10,000 00
do quai de quarantaine de l'île Lawlor	5,202 50			5,202 50
Havre de Hall		100 08		100 08
Havre au Boucher		38 68		38 68
Ingonish (sud) brise-lames	1,443 73			1,443 73
Havre Johnston	759 76			759 76
L'Ardoise, brise-lames		2,160 00		2,160 00
Lismore. jetée		99 50		99 50
Mabou, jetée		2,499 07		2,499 07
do quai des houillères	1,999 67			1,999 67
Maitland, quai (comté de Hants)		592 90		592 90
do (Port-Maitland)	273 75			273 75
Anse Météghan, jetée		2,627 54		2,627 54
Morden, jetée		49 91		49 91
Anse NcNair, jetée	3,212 97			3,212 97
New Haven—débarcadère	635 12			635 12
Noël, jetée		186 57		186 57
Nyanza, quai	178 58			178 58
Ile Pictou, quais	1,111 92			1,111 92
Port-Georges. quai		112 46		112 46
Port-Medway do	200 00			200 00
Rivière au Saumon		799 99		799 99
Anse des Trois Iles, quai	271 45			271 45
Arichat-ouest, quai		10 80		10 80
Chezzetcook-ouest, brise-lames	2,220 97			2,220 97
Pointe Blanche, brise-lames		349 56		349 56
Havre Yarmouth—dragage	7,424 18			7,424 18
Ile du Prince-Edouard				
Havre de Baie Fortune	95 00			95 00
Belfast, jetée		60 00		60 00
Brae, jetée		99 90		99 90
Cap Traverse—dragage	1,272 82			1,272 82
Cascumpec, brise-lames	72 00			72 00
Chapel Point do		145 76		145 76
Georgetown jetée		10 00		10 00
Havres en général			1,129 89	1,129 89
A reporter	679,672 47	259,242 53	343,244 46	1,282,159 46

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	679,672 47	259,242 53	343,244 46	1,282,159 46
Ile du Prince-Edouard—Fin.				
Hickey, jetée		500 00		500 00
Lambert, jetée		100 25		100 25
Miminigash, brise-lames	999 66	544 60		1,544 26
Nine Mile Creek, jetée		884 00		884 00
Cardigan-nord do		7 23		7 23
Rustico-nord, brise-lames		1,191 32		1,191 32
Port Selkirk		848 00		848 00
Souris, brise-lames—reconstruction	19,915 80			19,915 80
Stephen, jetée		249 98		249 98
Sturgeon, quai		1,400 02		1,400 02
Baie de Sainte-Marie, brise-lames		150 00		150 00
Baie de Saint-Pierre do		886 60		886 60
Ile de Bois, brise-lames		4,046 03		4,046 03
Nouveau-Brunswick.				
Campbellton—améliorations au débarcadère du pass'r	1,150 52			1,150 52
do quai de lest	1,585 00			1,585 00
Cap Tourmentin	5,656 33			5,656 33
Pointe Colwell, jetée	300 00			300 00
Gardner's Creek—quai neuf	173 07			173 07
Grande-Anse, brise-lames		182 17		182 17
Ile de Gray		400 04		400 04
Lower Néguac, quai	3,361 46			3,361 46
Battures Oromocto—jetée de Shear—réparations		846 94		846 94
Quaco, brise-lames		999 88		999 88
Rivière Saint-Jean	1,490 77			1,490 77
Havre Shédiac—Pointe du Chêne—nouv. brise-lames.	17,732 69			17,732 69
Shippégan, brise-lames		1,600 00		1,600 00
Starkey, jetée	174 50			174 50
Rivière Saint-Francis	500 00			500 00
Havre de Saint-Jean—Fort Dufferin	1,249 46			1,249 46
do do b.-lames de la Pointe du Nègre		1,398 71		1,398 71
do Quai de l'île à la Perdrix		29 40		29 40
Rivière Tobique	592 75			592 75
Tracadie, quai	3,615 96			3,615 96
Whitehead, jetée	215 00			215 00
Anse de Young, jetée	500 00			500 00
Havres des provinces maritimes en général			4,223 56	4,223 56
Québec.				
Agnès, jetée—Lac Mégantic		300 19		300 19
Jetée de l'Anse à l'Eau, ou *Tadoussac*	2,700 00			2,700 00
Anse Saint-Jean, jetée		100 00		100 00
Baie Saint-Paul, quai à Cap aux Corbeaux—prolong.	6,367 12			6,367 12
Belœil, jetée et estacades			120 00	120 00
Bic, quai		197 50		197 50
Cacouna, jetée	999 56			999 56
Cap à l'Aigle, jetée		299 38		299 38
Carleton, jetée	81 20	292 48		373 68
Chicoutimi, jetée	1,999 60			1,999 60
Etang du Nord, brise-lames—Ile aux Goélands	539 84			539 84
Grand Pabos—améliorations, entrée de la rivière	1,999 53			1,999 53
Grande Rivière—havre de refuge	185 73			185 73
Grosse-Ile, quais de la quarantaine		855 16		855 16
Havres en général			2,507 48	2,507 48
Ile aux Coudres jetée		1,199 44		1,199 44
Ile aux Grues, jetée—compensation pour terrain	200 00			200 00
Ile Verte, jetée		998 28		998 28
A reporter	753,958 02	279,750 13	350,095 50	1,383,803 65

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	753,958 02	279,750 13	350,095 50	1,383,803 65
Québec—Fin.				
Laprairie, jetées pour protéger contre la glace	2,387 39			2,387 39
Les Eboulements, jetée		999 65		999 56
Les Ecureuils, jetée		398 45		398 45
Lévis, bassin de radoub			7,967 07	7,967 07
L'Islet, jetée		21 55		21 55
Longueuil, jetée	2,948 70			2,948 70
Malbaie, jetée	5,675 35	151 20		5,826 55
Matane, jetée—prolongement	679 75			679 75
New-Carlisle, jetée		166 70		166 70
Philipsburg, jetée	108 42			108 42
Jetées en aval de Québec			3,670 30	3,670 30
Rimouski, jetée		2,024 52		2,024 52
Rivière Blanche, jetée		294 59		294 59
do du Lièvre--enlèv. de cailloux aux Rapides Longs	1,244 94	102 65	768 21	2,115 80
do du-Loup (en bas), jetée		27 45		27 45
do L'Assomption	385 71			385 71
do Madawaska	1,196 62			1,196 62
do Noire	354 91			354 91
do Ottawa—chenal aux Mille-Iles	401 70			401 70
do Ouelle, jetée		728 40		728 40
do Saguenay—dragage en aval de Chicoutimi	1,326 46		75 00	1,401 46
do Sainte-Anne de la Pérade	300 00			300 00
do Saint-Laurent, chenal des navires	90,594 34			90,594 34
do Saint-Louis—portes principales		11 88	126 00	137 88
do Saint-Maurice—chenal entre les Grandes Piles et Latuque	3,142 70			3,142 70
do Yamaska—écluse		291 54	708 14	999 68
Roberval, jetée—Lac Saint-Jean	4,960 62			4,960 62
Saint-Alphonse (Bagotville), jetée		1,200 00		1,200 00
Saint-Anicet, jetée—reconstruct. et const. d'un hangar	1,725 35			1,725 35
Sainte-Anne du Saguenay, jetée		99 30		99 30
Saint-François (Ile d'Orléans), jetée	1,705 62			1,705 62
Saint-Irénée, jetée	79 99			79 99
Saint-Jean (Ile d'Orléans), jetée		1,981 62		1,981 62
Saint-Laurent (Ile d'Orléans), jetée		665 47		665 47
Saint-Michel de Bellechasse, jetée		509 78		509 78
Saint-Simon, jetée		498 29		498 29
Saint-Thomas de Montmagny, jetée		227 11		227 11
Saint-Zotique, jetée—reconstruction	2,490 73			2,490 73
Trois-Pistoles, jetée		14 15		14 15
Yamachiche, jetée		1,169 55		1,169 55
Ontario.				
Beaverton, havre	560 00	148 97		708 97
Belleville do	5,001 99			5,001 99
Burlington, chenal	1,416 38	1,563 52	692 71	3,672 61
Cobourg, havre—réparations aux brise-lames		1,004 11		1,004 11
Collingwood, havre		245 12		245 12
Colpoy's Bay—Prolongement du quai	600 00			600 00
Goderich, havre—Prolongement des jetées	15,147 63			15,147 63
Hamilton do dragage	4,239 68			4,239 68
Havres en général			1,727 90	1,727 90
Kaministiquia, rivière	5,025 30			5,025 30
Kingston, bassin de radoub	782 97		6,607 46	7,390 43
do havre	3,885 64			3,885 64
Kingsville, do	1,842 00			1,842 00
Little Current	766 50			766 50
A reporter	914,935 41	294,295 70	372,438 29	1,581,669 40

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	914,935 41	294,295 70	372,438 29	1,581,669 40
Ontario—Fin.				
Mattawa, quai		46 44		46 44
Meaford, havre	1,670 92			1,670 92
Midland—dragage	4.997 50			4.997 50
Owen-Sound, havre—chenal	6,388 41			6,388 41
Port-Albert—dragage	1,191 35			1,191 35
Port-Arthur do	3,484 25			3,484 25
Port-Hope, havre	2,468 96			2,468 96
Port-Rowan, quai	5,700 44			5,700 44
Port-Stanley—prolongement de jetées	173 59			173 59
Rivière à la Pluie	77 85			77 85
Fleuve Saint-Laurent—en amont de Brockville	1,198 34			1,198 34
Rondeau, havre		24 00		24 00
Southampton, havre		439 99		439 99
Thornbury do	3,889 03			3,889 03
Toronto do —entrées est et ouest	79,525 73			79,525 73
Manitoba.				
Havres en général			525 41	525 41
Territoires du Nord-Ouest.				
Havres en général			15 60	15 60
Colombie-Britannique.				
Rivière Colombie—Améliorations en amont de Golden	4,497 93			4,497 93
do do en aval de Kootenay.	1,196 70			1,196 70
do do entre Revelstoke et le lac Arrow	1,498 22			1,498 22
Esquimalt, bassin de radoub			10,075 59	10,075 59
Rivière Fraser—améliorat. du chenal à l'embouchure.	29,719 10			29,719 10
do do do côté sud de la rivière Miller's-Landing et Sumas	7,444 77			7,444 77
do protection des travaux à Garry-Bush	11,990 45			11,990 45
Havres en général			3,559 00	3,559 00
Rivière Okanagan—améliorations	1,340 05			1,340 05
Rivière Skeena	2,926 89			2,926 89
Rivière Sumas—enlèvement de chicots	499 80			499 80
Victoria, havre—dragage dans l'intérieur du havre	9,954 60			9,954 60
do do l'extérieur do	11,870 48			11,870 48
William's-Head—quai de la quarantaine	7,265 19			7,265 19
HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL			4,993 10	4,993 10
Dragueurs—réparations		34,757 71		34,757 71
Outillage de dragage en général	50,746 44			50,746 44
do do —nouv. drag., B. C. ("Mudlark").	27,919 37			27,919 37
DRAGAGE.				
(RENVOI N° 152891.)				
Nouvelle-Ecosse.				
Bayfield, havre (Antigonish) . $ 3,992 20				
Est, rivière de l' (Pictou) 7,405 82				
New-Glasgow, havre (Pictou). 1,423 04				
Rivière du Saumon, (Halifax) 1,812 65				
$ 14,633 71				
A reporter 14.633 71	1,194,571 77	329,563 84	391,606 99	1,915,742 60

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
DRAGAGE—*Suite.*			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report		$ 14,633 71	1,194,571 77	329,563 84	391,606 99	1,915,742 60
Ile du Prince-Edouard.						
Grande Rivière (King)	$ 946 03					
Murray, havre do	8,676 81					
		9,622 84				
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, havre (Gloucester)	$ 3,566 10					
Gagetown Creek (Queen)	1,571 73					
Grimross Middle ground (Q)	2,716 96					
Kennebecasis, rivière (King)	1,792 88					
Miramichi, rivière (Northumberland):—						
Horse Shoe....$ 4,858 49						
Outer-bar...... 2,726 34						
	7,584 83					
Nashwaah (York)	361 05					
		17,593 55				
En général		16 60				
Total, provinces maritimes		$ 41,866 70				
Québec.						
Berthier (en haut)	$ 2,193 00					
Chateauguay	1,962 38					
L'Assomption (Charlemagne)	898 36					
Longueuil, havre	2,328 59					
Nicolet do	562 50					
Port Saint-François	961 50					
Rivière Saint-Maurice	32 00					
Rivière Saint-Pierre	1,019 00					
Saint-Placide, havre (rivière Ottawa)	1,327 45					
	$11,284 78					
En général	3,959 63					
		$ 15,244 41				
Ontario.						
Amherstburg, havre de	$ 1,989 10					
Bowmanville do	389 90					
Cobourg do	1,544 21					
Collingwood do	1,962 52					
Goderich do	5,739 79					
Kaministiquia, rivière	5,192 00					
Kincardine, havre de	797 00					
Meaford do	5 65					
Northport do	20 00					
Port-Elgin do	1,155 04					
Port-Hope do	355 34					
Port-Stanley do	1,611 15					
Rivière Thames	1,000 00					
Rondeau, havre	2,040 78					
Saugeen, rivière	777 00					
Thornbury, havre	1,813 10					
Wingfield, bassin	1,093 03					
	$27,485 61					
En général	2,500 42					
		$ 29,986 03				
A reporter		87,097 14	1,194,571 77	329,563 84	391,606 99	1,915,742 60

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
DRAGAGE—*Suite.*			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report....................		$ 87,097 14	1,194,571 77	329,563 84	391,606 99	1,915,742 60
Manitoba.						
Rivière Rouge...............	$10.405 80					
Rivière de la Vase-Blanche...	2,485,12					
		12,890 92				
Colombie-Britannique.						
Rivière Fraser...............	$ 4,738 40					
Victoria, havre de—havre intérieur.....................	10,440 77					
		15,179 17				
GÉNÉRALEMENT (comprenant $268.70, rivière Thames)......................		5,673 58				
			120,840 81	....	....	120,840 81
GLISSOIRS ET ESTACADES.						
District du Saguenay............................			....	2,006 20	942 00	2,948 20
do Saint-Maurice........................			....	1,206 73	8,386 96	9,593 69
do Ottawa............................			....	....	24,773 55	24,773 55
Rivière Ottawa........................	$ 5,537 11		1 30	....	....	1 30
do Gatineau......................	1,285 78					
do Madawaska....................	6,259 85					
do Coulonge......................	1,503 34					
do Black..........................	17 50					
			....	14,603 58	....	14,603 58
Rivière Petewawa..................................			8,682 19	....	....	8,682 19
District de Newcastle..............................			....	5,127 11	2,116 17	7,243 28
Rivière des Prairies (Sault au Récollet).............			10 45	....	....	10 45
CHEMINS ET PONTS.						
Québec.						
Portage du Fort (pont)............................			....	499 37	....	499 37
Rivière Saint-Louis (pont Boyer)...................			893 28	....	....	893 28
Rivière Saint-Louis (pont Saint-Etienne)............			2,030 35	....	....	2,030 35
Ontario.						
Pont des Joachims..................................			....	576 92	....	576 92
Chemin de Dundas et Waterloo.........................			....	....	51 55	51 55
Ponts de la cité d'Ottawa et leurs abords—						
Pont des Chaudières................	$ 3,781 82					
do Dufferin................	13 84					
do de la rue Maria...........	51 12					
do des Sapeurs.............	19 19					
do Union..................	3,413 59					
do de la rue Wellington......	1,721 15					
			....	9,000 71	....	9,000 71
Pont York..			....	....	340 00	340 00
Territoires du Nord-Ouest.						
Pont de Battleford..........	$ 215 19					
do la rivière du Ventre..	2,493 68					
do do du Vieillard	1,120 11					
		....	3,828 98	....	....	3,828 98
PONTS EN GÉNÉRAL...................................			....	....	200 00	200 00
A reporter..................................			1,330,859 13	362,584 46	428.417 22	2,121,860 81

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report......	1,330,859 13	362,584 46	428,417 22	2,121,860 81
Nouvelle-Ecosse.				
Cap-Sable......$ 393 44				
Chéticamp...... 943 56				
Pointe-Basse...... 50 00				
Meat-Cove...... 2,861 34				
——$ 4,248 34				
Meat-Cove et Pointe Blanche......	42 68	......	......	42 68
Ile du Prince-Edouard.				
Ile du Prince-Edouard et terre ferme—(subvention)..	......	......	1,946 66	1,946 66
Nouveau-Brunswick.				
Baie de Fundy......$ 1,113 96				
Escuminac...... 503 93				
——$ 1,617 89				
Québec.				
Ile Anticosti......$ 2,614 45				
Grosse-Ile, stat. de la quarant. 612 14				
Iles de la Madeleine...... 4,242 70				
Rive-nord—Bersimis-Est...... 4,291 38				
do — do Ouest... 3,122 38				
—— 14,883 05	527 20	......	......	527 20
Terreneuve.				
Cap-Ray...... 250 00				
EN GÉNÉRAL...... 2,865 75				
Total, lignes télégrap., Saint-Laurent, (en bas) etc	......	......	23,865 03	23,865 03
Ontario.				
Ile Pelée......	......	......	750 37	750 37
Territoires du Nord-Ouest.				
Lignes télégraphiques......	......	......	14,114 72	14,114 72
Colombie-Britannique.				
Cap-Beale......$ 5,028 26				
Caribou...... 2,969 50				
Nanaïmo à Comox...... 1,994,21				
——	......	......	9,991 97	9,991 97
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL......	......	......	1,688 46	1,688 46
DIVERS.				
Agent et dépenses imprévues, C.-B......	......	......	1,859 89	1,859 89
Arpentages et inspections......	......	......	16,144 71	16,144 71
Monument de feu sir John A. Macdonald......	1,307 11	......	......	1,307 11
Sévère Dumoulin—ci-devant percepteur, district de Saint-Maurice, allocation de retraite......	......	......	100 00	100 00
A reporter......	1,332,736 12	362,584 46	498,879 03	2,194,199 61

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
DIVERS—*Fin.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	1,332,736 12	362,584 46	498,879 03	2,194,199 61
R. Steckel—compensation pour services *re* Larkin et Connolly, havre de Québec	....	....	500 00	500 00
Com. surnuméraires—Div. du secrétare $ 31,853 19 " de l'ing. en ch 53,881 39 " de l'ar, en ch. 27,658 22 " du ser. télég. 2,230 00	....	....	115,622 80	115,622 80
PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRS ET D'ESTACADES.				
District du Saguenay ....$ 80 00 do de Saint-Maurice 701 77 do d'Ottawa 2,671 78 do de Newcastle 195 09	....	....	3,648 64	3,648 64
Ottawa, Distirct—Cie d'Amél. de l'Ottawa supérieur —Alloc. *re* billots, estac. des Chenaux, 1893-94	....	....	1,050 62	1,050 62
Totaux	1,332,736 12	362,584 46	619,701 09	2,315,021 67

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 20 février 1895.

ANNEXE N° 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1894

PAR

L'ARCHITECTE EN CHEF

ANNEXE N° 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 20 novembre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les travaux exécutés sous mon contrôle, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1894.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS FULLER,
Architecte en chef.

A M[r] E. F. E. ROY, secrétaire,
Ministère des travaux publics, Ottawa.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le conduit des eaux sales a été prolongé jusqu'à l'égout de la ville ; on a établi la communication avec l'aqueduc de la ville ; les ouvrages en plomb ont été inspectés ; la maçonnerie de l'édifice a été jointoyée ; les carreaux de verre du guichet de distribution, qui étaient brisés, ont été remplacés ; les planchers du vestibule et du couloir ainsi que le toit ont été réparés. L'on a eu besoin de deux tableaux pour afficher les bulletins.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

ANNAPOLIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'on a fait faire des châssis doubles, l'égout a été prolongé et le plâtrage réparé; quelques-uns des bureaux et des plafonds ont été blanchis à la chaux et les murs teintés.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

ANTIGONISH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les planchers du bureau de poste et du couloir et de la véranda ont été refaits à neuf, ainsi que les marches extérieures de devant et la corniche des gouttières de derrière. La boiserie extérieure a été réparée et peinturée, et la fournaise réparée. On a eu besoin d'un nouveau tableau pour afficher les bulletins.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

BADDECK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un caisson de soutènement a été construit en avant de l'édifice ; une plate-forme en bois a été établie à l'entrée de devant, et la boîte à lettres a été entourée d'une clôture en piquets.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

DARTMOUTH.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, dont je parlais dans mon dernier rapport, est terminé. Il a été installé, meublé, pourvu d'un appareil de chauffage à eau chaude ainsi que de cabinets d'aisances, et ses conduits ont été reliés aux égouts de la ville. Il est occupé comme bureau de poste depuis le 1er mai dernier.

Les plans, etc, ont été préparés par le ministère des travaux publics.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

Entrepreneurs de l'édifice et des installations: Rhodes, Curry et Cie, Amherst, N.-E.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage : John Barton, Halifax, N.-E.

HALIFAX.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le plancher du sous-sol a été refait à neuf, les châssis du jour [à plomb ont été renouvelés, le mât du pavillon a été enlevé et des tuyaux ont été posés. On a eu besoin d'un boyau à incendie.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

La couverture en cuivre du toit, le dôme, les gouttières, les ouvrages en ardoise, les cheminées, les chaperons, les pignons, les ouvrages en plâtre, les planchers, l'appareil de chauffage, le mobilier du bureau, les tapis, etc., ont été réparés. Les plafonds et les murs du bureau et des corridors ont été nettoyés, les plafonds blanchis à la chaux et les murs teintés, tapissés ou peinturés. Toute la boiserie intérieure et extérieure a été peinturée. On a acheté quelques meubles.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Le plancher du bureau a été réparé, on a acheté quelques poêles et des tuyaux, le mobilier de la salle à manger a été réparé et un conduit pour l'eau a été posé.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

ILE DE LAWLOR.

STATION DE LA QUARANTAINE.

L'appareil à désinfecter ainsi que l'abri et les dépôts pour les immigrants, dont je parlais dans mon dernier rapport, ont été terminés. Une tour de 30 pieds de hauteur a été érigée sur le quai. Elle est surmontée d'une citerne en fer battu, d'une capacité de 20,000 gallons; c'est dans cette citerne que l'on fera dissoudre les sels désinfectants. On a construit un hangar de 30 pieds sur 44 pieds pour abriter les passagers, ainsi que quatre salles de bains et deux cabinets d'aisance. Une plate-forme a été établie le long du rivage. Des gouttières conduisent l'eau de pluie du toit à une citerne cylindrique en fer battu de 9 pieds de diamètre sur 12 pieds de hauteur. Un hangar en bois de 45 pieds 8 pouces de longueur sur 17 pieds 3 pouces de largeur, destiné à recevoir le bagage désinfecté, a été érigé sur le quai ainsi qu'un charbonnier de 22 pieds sur 30 pieds.

Un bâtiment en bois de 15 pieds sur 18 pieds, pourvue d'une fosse en pierre et contenant 4 cabinets d'aisance, a été construit pour l'usage des passagers de première. Un puits de 30 pieds de profondeur a été creusé sur la côte entre le dépôt des passagers de seconde et l'abri, et un réservoir en ciment, à l'épreuve de la gelée et d'une capacité de 6,000 gallons, a été mis en communication avec la citerne et la chaudière de l'appareil. Les dépôts pour les passagers de première et de seconde sont alimentés chacun par un puits de 30 pieds de profondeur, le premier étant, raccordé une pompe dans la cuisine. Ils sont munis d'échelles, de seaux à incendie, etc.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le ministère des travaux publics.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

Entrepreneurs de l'appareil à désinfecter: MM. Carrier, Lainé et Cie, Lévis, P. Q.

Entrepreneur de l'abri, des hangars à bagage, etc.: Samuel Brookfield, Halifax, N.-E.

Entrepreneurs du dépôt pour les passagers de première ainsi que de la tour: Archibald McKinnon, Sydney, N.-E.

Entrepreneurs du dépôt pour les passagers de troisième: Rhodes, Curry et Cie., Amherst, N.-E.

LUNENBURG.

BUREAU DE POSTE.

Je parle de cet édifice dans mon rapport de l'année dernière. Les travaux de construction sont presque terminés. On a passé des contrats pour un appareil de chauffage à eau chaude et l'installation du bureau de poste.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, Joseph Morash, Lunenburg, N.-E.

Entrepreneurs de l'édifice et des installations: *The Oxford Furniture Co.*, Oxford, N.-E. Entrepreneur de l'appareil de chauffage: Frank Powers, Halifax N.-E.

PICTOU.

DOUANE.

La maçonnerie et les ouvrages en brique ont été réparés et jointoyés ; on a posé des marches en pierre à l'entrée ; les clôtures, les ouvrages en ardoise, les châssis, etc., ont été réparés. Les carreaux de verre qui étaient brisés ont été remplacés, les ouvrages en briques et en métal ainsi que la boiserie de l'extérieur de l'édifice ont été peinturés d'un bout à l'autre.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Les plafonds et les murs ont été nettoyés et blanchis à la chaux, le briquetage à été réparé et jointoyé, et les murs en briques ainsi que la boiserie ont été peinturés d'un bout à l'autre.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

BUREAU DE POSTE.

Le 30 janvier dernier, on se fit céder un terrain au coin des rues George et Water, des plans et devis furent préparés et des soumissions demandées pour la construction du bureau de poste. L'édifice sera en pierre, comprendra deux étages, un sous-sol et un attique, et mesurera 43 pieds sur 45 pieds. Le rez-de-chaussée sera affecté au service de la poste, et les deux étages supérieurs seront divisés en 5 chambres chacun. C'est dans le sous-sol que l'on déposera le combustible et que l'on établira les fournaises

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Le plâtrage de l'hôpital a été réparé et nettoyé, les plafonds ont été badigeonnés, les murs teintés, et la boiserie du premier étage, de l'intérieur d'une des chambres du rez-de-chaussée et de l'extérieur de l'édifice a été peinturée.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

SYDNEY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les fenêtres ont été pourvues de châssis doubles, des conduits ont été posés et mis en communication avec des tuyaux, et tout l'extérieur du briquetage, de la boiserie et des ouvrages en métal a été peinturé.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Des bains garnis de cuivre ont été posés dans l'hôpital, de menues réparations ont été faites, et les bâtiments ont été peinturés.

TRURO.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le briquetage et la maçonnerie ont été réparés et jointoyés, les clôtures et l'extérieur de l'édifice ont été peinturés. Des améliorations ont été faites à la canalisation souterraine, des bassins en béton ont été posés au pied des tuyaux d'égout ; le pavé en blocs de bois, les planchers du couloir et du vestibule, etc., ont été réparés.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

WINDSOR.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des cabinets d'aisance ont été construits sur un système moderne, les plafonds des chambres et des passages ont été blanchis à la chaux, une nouvelle plate-forme a été établie dans l'entrepôt de vérification de la douane, des réparations ont été faites au briquetage, au plâtrage ainsi qu'aux seuils des portes du couloir, et la grille de la boîte aux lettres a été nettoyée et vernie.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

YARMOUTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des marches en granit ont été posées à l'entrée de devant, des changements ont été faits au vestibule, la grille de la boîte aux lettres a été prolongée, et de menues réparations ont été faites.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

EDIFICE PUBLIC.

D'autres menues réparations ont été faites. Diverses parties de l'édifice ont été nettoyées, teintées et peinturées. Le toit, les palastres, le plâtrage, etc., ont été réparés. Le terrain a été gazonné.

Les travaux ont été surveillés par W. C. Harris, architecte, Charlottetown.

MONTAGUE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le plancher du bureau de poste a été réparé, et les murs ainsi que les plafonds ont été nettoyés et blanchis à la chaux.

SUMMERSIDE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La boiserie et le plâtrage de l'intérieur ont été réparés d'un bout à l'autre, la boiserie a été peinturée et l'appareil de chauffage a subi des changements ainsi que des réparations.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

BUREAU DE POSTE.

Le plâtrage a été réparé et nettoyé, les plafonds ont été blanchis à la chaux et les murs teintés. Des barreaux en fer ont été posés aux fenêtres de l'entrepôt de vérification, l'horloge a été réparée, on a fait faire des châssis doubles, la grille du guichet de distribution a été nettoyée et vernie, des réparations ont été faites au toit, au trottoir, aux portes, etc.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE.

La construction de l'édifice dont je parlais dans mon dernier rapport est presque terminée. On est actuellement à poser un appareil de chauffage à eau chaude, et les mesures nécessaires ont été prises pour installer et meubler les bureaux.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux : Wm Lawlor, Chatham, N.-B.

Entrepreneur de l'édifice et des installations : Jos. Treen, Sydney-nord, C.-B.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage : Thos. Campbell, Saint-Jean, N.-B.

DALHOUSIE.

BUREAU DE POSTE.

Le caisson de soutènement a été exhaussé, les cours ont été nivelées, sablées et entourées de clôtures que l'on a pourvu de barrières et peinturées.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

FRÉDÉRICTON.

BUREAU DE POSTE.

Les marches extérieures ont été refaites à neuf, les palastres des serrures ont été réparées et l'on a acheté quelques meubles.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

MONCTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les cheminées, les chaperons et la fournaise de l'appareil de chauffage ont été réparés.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un trottoir en asphalte a été établi en avant de l'édifice, et le toit a été réparé.

Les travaux ont été inspectés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

ILE AUX PERDRIX.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Les deux hôpitaux et le bâtiment où les passagers sont désinfectés ont été badigeonnés à l'extérieur, et les moulures peinturées. L'ancienne usine à gaz, située près de la batterie, s'en allait en ruines ; elle a été enlevée et l'on y dépose maintenant le combustible qui sert à chauffer la chaudière du signal de brume.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

PORTLAND (SAINT-JEAN)

BUREAU DE POSTE.

On a acheté un poêle et des tuyaux.

SAINT-JEAN.

DOUANE.

Les travaux dont je parlais dans mon dernier rapport ont été terminés, et l'édifice est occupé depuis le 1er avril dernier.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont exécutés sous la direction de Samuel Adams, commis des travaux de ce ministère.

CAISSE D'ÉPARGNES.

Les tubes de la chaudière de l'appareil de chauffage, n'offrant pas les conditions voulues, ont été enlevés et remplacés. Les bureaux et les chambres du sous-receveur général ont été nettoyés, les plafonds badigeonnés et les murs ainsi que la boiserie peinturés. Des becs de gaz ont été posés dans la voûte. On a acheté des meubles et une faucheuse pour l'herbe, et un nouveau cabinet d'aisance a été établi au sous-sol. Des réparations ont été faites à la voûte, aux serrures des portes, aux privés, aux urinoirs, aux fournaises, aux conduits et aux cloches électriques.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

BUREAU DE POSTE.

Les travaux dont je parlais dans mon précédent rapport ont été terminés. Toutes les parties de l'édifice et les entrées publiques se trouvent maintenant éclairées à la lumière électrique incandescente. Le bureau des facteurs a été agrandi et amélioré, et quelques meubles ont été achetés. Les murs et les plafonds d'un bout à l'autre de l'édifice ont été nettoyés, les plafonds ont été blanchis à la chaux, et les murs et la menuiserie peinturés, sauf la chambre de chauffage et le hangar du combustible, qui ont été badigeonnés. Un poêle a été posé pour l'usage des femmes de journée. Les poulies des fenêtres de l'étage où se trouve le bureau de poste étant usées ont été remplacées par d'autres. On a eu besoin d'un pupitre et d'un casier pour l'inspecteur, et la table où se fait le triage des lettres a été pourvue d'un nouveau dessus en érable. Le toit, l'appareil de chauffage, les ouvrages en plomb, les cordons acoustiques, l'ascenseur, l'horloge et les fenêtres ont été réparés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

SAINT-STEPHEN.

EDIFICE PUBLIC.

De menues réparations ont été faites, principalement à l'appareil de chauffage et aux ouvrages en plomb.

Les travaux ont été surveillés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

La chambre publique, au premier étage, a été nettoyée, tapissée et peinturée ; l'extérieur de la boiserie et des ouvrages en métal de l'édifice a été peinturé, et les planchers du bureau de poste et du couloir public ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

TRACADIE.

NOUVEAU LAZARET.

Le 17 janvier 1894, un terrain contenant une superficie de 12 acres, contigu aux terrains du couvent et du lazaret, et s'étendant sur une longueur de 300 pieds du chemin principal du village, de 350 pieds du côté du rivage et de 11,622 pieds du côté du chemin conduisant au rivage, fut acheté des Religieuses Hospitalières de Saint-Joseph, et, le 1er mai 1894, un contrat fut passé pour la construction du nouveau lazaret. Le bâtiment comprendra un sous-sol, un rez-de-chaussée, un étage et un attique. Les murs seront en pierre et les planchers, les cloisons ainsi que le toit, en bois. Le lazaret consistera en un corps principal de 190 pieds et 6 pouces sur 39 pieds, et trois ailes de 38 pieds sur 39 pieds, 25 pieds sur 12 pieds et 32 pieds et 6 pouces sur 16 pieds, respectivement. Au sous-sol se trouveront un appareil de chauffage, des cuisines, une salle à manger, des buanderies, une boulangerie, des laiteries, des magasins, un garde-manger, des caves, des cabinets d'aisance, des salles de bains, et un atelier pour les lépreux. Le rez-de-chaussée comprendra une salle pour les hommes atteints sérieusement de la lèpre, une chambre pour les infirmiers, une salle à manger, un fumoir, une chapelle, une sacristie, un chœur, un cabinet pour le médecin, une bibliothèque, une chapelle mortuaire, des cabinets d'aisance, des salles de bains, des salles de récréation, d'assemblée et de réception, ainsi que des chambres pour le surintendant, le secrétaire, le concierge et le domestique. Le premier étage contiendra une salle pour les femmes, une salle pour les femmes atteintes dangereusement de la lèpre, une salle à manger, des chambres pour les gardes-malades, une infirmerie, des chambres pour les novices et les serviteurs, des cabinets d'aisance, etc. A l'attique se trouveront des dortoirs pour les gardes-malades et les servantes, des ateliers et des magasins.

Les plans, etc, ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, James Davidson, Tracadie, N.-B.

Entrepreneur, Wm Stewart, Ottawa, Ont.

PROVINCE DE QUÉBEC.

AYLMER.

BUREAU DE POSTE.

Un portique en bois a été construit, l'horloge de la tour a subi des changements et des améliorations, les fenêtres, les châssis, etc., ont été réparés. On a acheté une horloge pour le bureau.

GROSSE-ILE.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Les travaux dont je parlais dans mon précédent rapport sont terminés. Le vapeur *Challenger* a été nettoyé et radoubé. Une cuisine de seconde, en bois, d'un étage, pour les passagers, a été érigée et pourvue d'un fourneau, etc.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère sous la surveillance duquel les travaux ont été exécutés.

Commis des travaux, J. H. Ellis, de ce ministère, Ottawa.

Entrepreneur de la cuisine, F. Poitras, Québec, P. Q.

LACHINE.

BUREAU DE POSTE.

La couverture en fer galvanisé du toit a été réparée, les portes et les fenêtres ont été calfeutrées, la boiserie de la tour a été couverte de fer galvanisé, les tuyaux des éviers ont été remplacés, et de menues réparations ont été faites au plâtrage, à la boiserie, etc.

MONTRÉAL.

DOUANE.

Des planchers en érable ont été posés dans le bureau du douanier chargé de surveiller le débarquement des marchandises, dans la salle intérieure, dans les bureaux du peseur et du jaugeur, ainsi que dans le bureau de l'entrepôt et le bureau d'enregistrement; un plancher en pin a été posé sur la galerie du second étage. On a fait réparer le plâtrage et peinturer les plafonds et les murs du bureau du douanier chargé de surveiller le débarquement des marchandises, de la salle de devant, des bureaux du peseur et du jaugeur et de deux des chambres des mécaniciens. Les murs et les plafonds de la salle où se fait l'épreuve des spiritueux, de la salle extérieure et du bureau du chef des préposés de la douane, ont reçu deux couches de peinture. Les plafonds du bureau des statistiques, de deux des bureaux du gardien et de la salle intérieure ont été peinturés, ainsi que les murs du bureau de l'entrepôt et du bureau d'enregistrement. Les murs du bureau du gardien en chef des entrepôts ont reçu trois couches de peinture. Les plafonds de la salle et de l'escalier ont reçu une couche de peinture et ont été teintés; les plafonds du bureau de l'entrepôt, du bureau d'enregistrement et du bureau du gardien en chef des entrepôts ont été teintés. Huit des chambres du gardien de l'édifice ont été nettoyées et teintées, et six des chambres des mécaniciens ont été peinturées. Deux des chambres des mécaniciens et trois des chambres du gardien ont été tapissées. Des ouvrages de nettoyage et de vernissage ont été faits d'un bout à l'autre de l'édifice. Des réparations considérables ont été faites au plâtrage, surtout au plafond de la rotonde. On a fait faire un comptoir en bois dur avec tiroirs, etc., pour l'usage du gardien en chef des entrepôts, et les meubles ont été réparés. Un calorifère a été posé dans l'un des bureaux, la fournaise des chaudières a été pourvue d'un tuyau en acier pour la fumée, un nouveau tuyau de renvoi a été relié à la chaudière n° 2, des lampes à gaz ont été posées, des changements et améliorations ont été faits aux ouvrages en plomb et de légers changements à l'appareil de chauffage à vapeur.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Edouard Guilbault, commis des travaux, Montréal.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Deux calorifères ont été posés, l'un dans la chambre du journalier et l'autre dans le bureau du sous-estimateur; le briquetage de la chaudière n° 2 a été partiellement reconstruit, et quelques changements ont été faits à la chaudière. Les divers ascenseurs ont été réparés, ainsi que l'appareil de chauffage, les ouvrages en plomb et l'appareil d'éclairage au gaz. Une partie des tuyaux à vapeur ont été couverts de magnésie, les murs des bureaux ont été teintés, les autres murs et les plafonds ont été badigeonnés; la ferrure, la boiserie et la couverture du toit ont été peinturées. Le plâtrage, la boiserie, etc., ont subi des réparations.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Ed. Guilbault, commis des travaux, Montréal, P. Q.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Des réparations ont été faites aux toits, aux fournaises, aux égouts, aux cabinets d'aisance et aux tuyaux à gaz, sous la surveillance de ce ministère.

BUREAU DE POSTE.

Deux ascenseurs électriques circulant entre le rez-de-chaussée et le premier étage ont été établis, ainsi qu'un escalier en fer conduisant du rez-de-chaussée au premier étage; les bureaux des mandats-poste, de la caisse d'épargne et des lettres chargées ont été transférés du rez-de-chaussée au premier étage, et divers changements et additions ont été faits au mobilier et à l'installation. Les ascenseurs ont été réparés ainsi que les fournaises, et divers changements ont été faits aux tuyaux à gaz, à vapeur et à eau, par suite de l'établissement des ascenseurs électriques.

Les travaux ont été exécutés, sous le contrôle de ce ministère. Architectes surveillants: A. Raza et J. Nelson.

Commis des travaux : Ed. Guilbault, Montréal.

QUÉBEC.

CITADELLE.

Résidence du gouverneur général.

Comme d'habitude, on a tout nettoyé et peinturé, et fait les autres préparatifs pour la visite annuelle de Son Excellence.

Les ouvrages ont été faits sous la surveillance d'un fonctionnaire de ce ministère.

DOUANE.

Les trottoirs en bois ont été réparés d'un bout à l'autre. La couverture en métal du toit a été renouvelée, les cheminées ont été réparées et couvertes en fer galvanisé, les carreaux de verre des jours à plomb ont été remplacés. Les portes extérieures ont été munies de ressorts, et de menues réparations faites aux ouvrages en plomb, etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

BUREAU DES MESUREURS DE BOIS.

Des réparations et additions ont été faites à l'appareil de chauffage, et le chapeau ainsi qne le tuyau de tirage de la cheminée ont été renouvelés.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Des cabinets d'aisance offrant toutes les conditions voulues sous le rapport de l'hygiène ont été substitués à ceux qui étaient en usage jusqu'ici et ont été reliés à un tuyau d'égout de 6 pouces. Des persiennes ont été posées aux fenêtres des bureaux, et des réparations ont été faites à la boiserie des bureaux ainsi qu'au plâtrage des chambres du gardien. L'ascenseur, la machine et l'appareil de chauffage ont été réparés. On a eu besoin d'un boyau à incendie et de drisses de pavillon. La partie du pavé en pierre de la rue qu'on avait brisée pour déplacer un tuyau d'égout a été remise en bon état.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance d'un fonctionnaire de ce ministère.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS—JETÉE DE LA PRINCESSE LOUISE.

L'édifice et ses dépendances sont maintenant éclairés à la lumière électrique incandescente. On s'est procuré un coffre à charbon en fer.

AGENCE DE LA MARINE—QUAI DE LA REINE.

Le trottoir en avant de l'édifice a été réparé.

OBSERVATOIRE.

Le tuyau d'égout en tuiles a été enlevé et remplacé par un conduit en fonte, et les ouvrages en plomb ont été améliorés. La boiserie a été partout réparée et peinturée.

Les travaux ont été inspectés par un employé de ce ministère.

BUREAU DE POSTE.

La couverture en métal de la partie horizontale du toit a été renouvelée et la couverture de la partie inclinée a été réparée. Le tuyau et l'égout en tuiles qui se trouvaient au sous-sol ont été enlevés ; un tuyau en fonte de 6 pouces et un soupirail ont été posés, et le tuyau principal a été prolongé à travers le toit. Les cabinets d'aisance, les éviers, etc., ont été mis sur un pied plus moderne, et la citerne a été placée au second étage. Une partie du second étage a été divisée en chambres ; deux de ces chambres ont été réservées aux examinateurs du service civil et les autres sont occupées par le gardien. Des plans indiquant les divers changements et additions qu'on a décidé de faire à l'appareil de chauffage ont été préparés, et des soumissions seront demandées dans les journaux. On a acheté des meubles et des tapis. Des réparations ont été faites aux appareils d'éclairage au gaz et à l'électricité, aux guichets des lettres chargées, aux boîtes à journaux et à la boiserie en général.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de ce ministère.

QUARANTAINE—JETÉE LOUISE.

Un appareil à désinfecter, en tout semblable à celui de l'une des stations de la Grosse-Ile et de l'île Lawlor, a été établi. Il servira à désinfecter le bagage des passagers de l'avant.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère, sous la surveillance duquel les travaux ont été faits.

Entrepreneurs de l'appareil à désinfecter : Carier, Lainé et Cie, Lévis, P.Q. Entrepreneur des changements faits au hangar : E. T. Nisbitt, Québec, P.Q.

RICHMOND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 13 juin 1894, un terrain a été acheté dans le township de Cleveland. On est actuellement à préparer les plans de l'édifice qui sera érigé sur ce terrain.

SHERBROOKE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La maçonnerie a été jointoyée, la couverture en ardoise et en métal du toit a été réparée, deux nouveaux cabinets d'aisance ont été établis, on a acheté des tapis et fait de menues réparations.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

SOREL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Quelques-uns des murs ont été jointoyés, le toit a été réparé, les fenêtres ont été pourvues de nouveaux ventilateurs, quelques additions ont été faites aux ouvrages en plomb. On a eu besoin de quatre persiennes, et le dessus ainsi que les marches du comptoir du bureau du revenu de l'intérieur ont été renouvelés.

SAINT-HENRI.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice a été terminé et pourvu d'un appareil de chauffage à l'eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Architecte-surintendant : A. Raza, Montréal.

Entrepreneurs de l'édifice : Viau et Lachance, Hull, P.Q. Entrepreneur de l'appareil de chauffage : Jos. Giroux, Montréal, P. Q.

SAINT-HYACINTHE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'édifice est maintenant terminé, installé, meublé et occupé.

SAINT-JÉROME.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un nouveau tuyau, reliant les cabinets d'aisance au conduit d'égout principal, a été posé. Des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage et aux ouvrages en plomb. On a eu besoin d'échelles.

SAINT-JEAN, P. Q.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La couverture en métal du toit a été réparée et la cheminée pourvue d'un nouveau chapeau. Le plancher du bureau de poste et celui de l'entrepôt de vérification ont été réparés, et des changements et additions ont été faits à l'installation du bureau de poste. Les marches en pierre de devant ont été réparées, et une soute à charbon a été construite en avant du mur du sous-sol. La clôture, qui était en mauvais état, a été réparée et peinturée. La boiserie extérieure de l'édifice a été réparée et peinturée. Le trottoir de la cave a été refait à neuf.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

PÉNITENCIER.

Un mur en pierre de 280 pieds de longueur sur 27 pieds de hauteur a été construit, ainsi qu'une barrière au nord et deux logis. Les nouveaux piliers ont été prolongés jusqu'au pont du tramway, et 1,000 traverses ont été remplacées. Tout l'édifice, sauf les dortoirs, est maintenant chauffé à l'eau chaude. Un plafond double en verre à glaces brut a été posé au dôme. Un hangar en bois pour le combustible, de 60 pieds sur 30 pieds, a été érigé. La couverture des toits des logis des gardes, des cottages et des logements a été renouvelée. Une clôture ornementale de 200 pieds de longueur a été érigée en avant de la résidence de l'ingénieur, et une clôture temporaire de 125 pieds de longueur sur 18 pieds de hauteur a été construite lorsqu'on a commencé à bâtir le mur.

Les travaux ont été surveillés par Elz. Daignault, Saint-Vincent-de-Paul, P. Q.

TROIS-RIVIÈRES.

BUREAU DE POSTE.

Un coffre-fort et des meubles ont été achetés pour le directeur de la poste, et la boiserie, le plâtrage ainsi que les palastres des serrures ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par O. Z. Hamel, architecte, Trois-Rivières, P. Q.

FARNHAM-OUEST.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, dont je parlais dans mon dernier rapport, est presque terminé. On est actuellement à en compléter l'installation et à y poser un appareil de chauffage à l'eau chaude. Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère. Commis des travaux : John Foster, Farnham-ouest, P. Q.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation : O. Lefebvre, Laprairie, P. Q.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage : Eusèbe Monbleau, Saint-Jean, P. Q.

PROVINCE D'ONTARIO.

ALMONTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les bureaux de la douane ont été installés et finis. Une grille en fer métallique a été posée dans le bureau de poste.

AMHERSTBURG.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'extérieur de la maçonnerie et du briquetage a été réparé et jointoyé. Le mur d'enceinte, en arrière, a été exhaussé de 2 pieds, et les trois portes d'entrée ont été décorées et vernies. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

BARRIE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des réparations ont été faites à la couverture du toit et au plancher en bois dur du bureau de poste.

BELLEVILLE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un cabinet d'aisance a été établi dans l'attique pour l'usage du gardien, les planchers du couloir public et du sous-sol ont été refaits à neuf, le plancher et le conduit de la chambre de chauffe ont été renouvelés, et des réparations faites aux murs et aux ouvrages en plomb.

Les travaux ont été surveillés par Joseph Power, architecte, Kingston, Ont.

BERLIN.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Les murs de pierre et de brique ont été nettoyés et réparés, et les joints râclés et peinturés. Une nouvelle gouttière a été posée à la tour, et les appuis en pierre ont été entaillés à gorge. L'édifice a été mis en communication avec le service d'eau de la ville, et quatre cabinets d'aisance ainsi que trois éviers ont été établis. Les privés en bois de la cour ont été démolis, et les vitres teintées des châssis du bureau de poste ont été remplacées par des carreaux de verre uni.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

BRAMPTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La maçonnerie et le briquetage ont été réparés et jointoyés. Les fentes qui s'étaient produites dans le toit ont été bouchées, et les ouvrages en plomb ont été améliorés et réparés.

Les travaux ont été faits sous la surveillance du gardien.

BRANTFORD.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le plancher du couloir public a été refait à neuf, un ventilateur a été établi, et des réparations ont été faites au mât du pavillon, aux cheminées, aux clôtures, aux barrières, aux tuyaux de descente et à l'élévateur.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

CORNWALL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Toute la maçonnerie de l'édifice, des barrières, etc., a été jointoyée, et les chaperons ont été refaits à neuf en partie. Cinq nouveaux cabinets d'aisance et un urinoir ont été nettoyés et teintés, et la boiserie peinturée, le plâtrage et le plancher de l'entrepôt de vérification ont été renouvelés, le plancher du couloir du bureau de poste a été refait à neuf en partie, une balustrade en fer a été posée sur le mur de clôture pour empêcher ce mur d'être endommagé par la neige du toit, on a acheté un boyau pour laver les châssis et des échelles ; des réparations ont été faites à la menuiserie, à la couverture du toit, etc.

Les travaux ont été faits sous la surveillance du gardien.

CARLETON-PLACE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Les fenêtres ont été pourvues d'abris en toile, et le plancher en roc du sous-sol a été rempli et nivelé.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE, ETC.

On a eu besoin de persiennes, le toit a été réparé, les marches et la maçonnerie de l'entrée ont été jointoyées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

COBOURG.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des réparations ont été faites à la couverture du toit, aux gouttières, aux larmiers, à la clôture et aux conduits d'égout.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

DUNDAS.

BUREAU DE POSTE.

On a eu besoin de deux persiennes et de fonte.

GALT.

BUREAU DE POSTE.

Le mur de soutènement a été reconstruit en ciment de Portland, un plancher en ciment a été posé dans la chambre de la fournaise, le plancher du couloir public a été réparé, les barrières d'entrée et les cordes des châssis ont aussi été réparées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

GANANOQUE.

DOUANE.

Les tuyaux d'égout et les ouvrages en plomb ont été remplacés. La pompe a été pourvue de cylindres, et les cheminées, les trottoirs ainsi que le toit ont été réparés.

GODERICH.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Les fuites qui s'étaient déclarées dans le toit ont été bouchées, un tableau noir a été placé dans le couloir du bureau de poste, on a posé une tablette pour protéger le serpentin qui se trouve dans le couloir ; le plancher du passage du premier étage a été peinturé ; les marches de devant ont été jointoyées, et des ressorts posés à la porte d'entrée.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

GUELPH.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le toit a été recouvert de fer galvanisé, les gouttières et les tuyaux de descente ont été renouvelés, un nouveau mât de pavillon a été posé, et tout l'extérieur de la boiserie et des ouvrages en métal a été peinturé. Le plancher du passage du premier étage et le parquet du bureau de poste ont été réparés. Les fenêtres et les chambranles des portes, la cheminée et la pierre de taille des entrées de la porte cochère ont été jointoyés en ciment.

La cheminée de la fournaise a été pourvue d'un capuchon, des ressorts ont été posés aux portes du couloir, le conduit pour l'emmagasinage du charbon a été muni d'une grille en fil métallique et d'un couvercle en bois. On a fait poser des montants munis de crochets pour les sacs à dépêches, et on a fait faire un casier pour les lettres chargées, ainsi qu'une armoire pour les paquets. Le toit a reçu diverses améliorations.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

ORANGEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Le toit a été réparé.

NAPANEE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un appareil de sauvetage en cas d'incendie a été posé, la maçonnerie a été jointoyée en partie, la boiserie du bureau a été peinturée et vernie, et diverses réparations ont été faites à l'égout, aux ressorts des portes, au vitrage, etc.

Les travaux ont été faits sous la surveillance du gardien.

ORILLIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice est terminé et occupé. Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère, sous la surveillance duquel les travaux ont été exécutés.

Commis des travaux : W. H. Croker, Orillia, Ont.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage : McGuire et Bird, Toronto, Ont.

OTTAWA.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

A l'hôtel, les arêtiers, le plâtrage et les ouvrages en bardeaux ont été renouvelés ; le mur de derrière a été peinturé, un âtre en brique réfractaire a été établi dans la cuisine, les cabinets d'aisance de Son Excellence ont été pourvus d'un jour à plomb, le plancher de la véranda principale et les fondations des poteaux ont été renouvelés, le bain et le cabinet d'aisances de la chambre n° 10 ont été enlevés et remplacés par deux cabinets d'aisances et un bain revêtu d'acier. Dans la chambre de bains du sous-sol,on a pratiqué une ouverture àtravers le mur extérieur en brique pour relier l'hôtel à la chapelle ; la chambre des chaussures a été transférée à la chambre des fournaises n° 3, et la salle des lampes à la chambre des fournaises n° 2 ; les murs ont été lambrissés et des tables posées. On a placé des tablettes en divers endroits. Le plancher de la serre a été remplacé par un parquet en cèdre, et les tables ainsi que les tablettes ont été renouvelées en partie. La couverture du toit du hangar à combustible a été refaite à neuf. Dans les écuries le plancher a été réparé, un pavé en blocs de bois a été posé et quatre stalles ont été établies. Une stalle a été construite dans le hangar aux chèvres. L'âtre et le plancher de la remise ont été renouvelés. Les glissoires ont été réparées, l'abri pour les musicien

a été renouvelé, et les marches conduisant à la salle des rafraîchissements ont été remplacées. Dans la buanderie les tables à repasser ont été renouvelées et diverses réparations ont été faites; les tuyaux d'égout ont été examinés et enlevés en partie, une machine à laver a été achetée, un vieux poêle a été remplacé par un neuf, et un plancher en béton a été posé. Les âtres des cuisines de l'hôtel et du cottage ont été réparés. Le trottoir du chemin de la baie a été réparé et exhaussé au niveau de la voie du chemin de fer électrique. Les tuyaux d'égout ont été réparés, une trappe en tuile de 9 pouces a été posée, un conduit en tuile a été construit à partir des cabinets d'aisance de la loge du gardien jusqu'à l'ancien égout, et un tuyau en bois a été posé le long de la falaise et prolongé jusqu'à la baie. Les clôtures ont été réparées et les barrières renouvelées en partie. La loge du gardien a été réparée d'un bout à l'autre; les murs intérieurs en ont été peinturés et badigeonnés. Diverses pièces de l'hôtel, du cottage et des écuries ont été badigeonnées et tapissées, et toutes les vitres brisées de l'hôtel, du cottage, de la serre, des écuries, etc., ont été remplacées.

On a acheté des tapis neufs pour l'hôtel, la buanderie, etc., et les vieux tapis ont été partout enlevés, secoués et posés de nouveau. On a acheté des matelas, des oreillers et autres articles de literie, des meubles pour les chambres à coucher, des rideaux de fenêtres et des persiennes, des ustensiles de cuisine, de la porcelaine, de la verrerie, de la faïence, de la coutellerie, de la toile, etc., etc. De menues réparations ont été faites dans tous les bâtiments. Le mobilier, les pianos, les fourneaux, les râteliers et les poêles ont été réparés, et les lampes à gaz, etc, laquées. Les entrepreneurs ont fidèlement rempli leurs obligations relativement à l'enlèvement de la neige, au remplissage de la glacière et à l'entretien des terrains, jardins, serres, etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Commis des travaux: Wm. Hutchison, Ottawa.

Entrepreneurs de l'entretien des terrains, etc.: Sorley et Sims, Ottawa.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige: N. Cardiff, Ottawa.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Trois vieilles chaudières Cornish ont été enlevées et remplacées par un égal nombre de chaudières tubulaires, qu'on a entourées de brique; des calorifères ont été posés dans la chambre n° 12 (Sénat), le bureau de M. Bowles, la chambre contiguë au bureau du sergent-d'armes, la chambre n° 21 et la chambre n° 93. On a acheté un poêle et un gril à gaz pour la cuisine du Sénat, un chauffe-assiettes à gaz pour la salle à manger du président et un fourneau à gaz pour l'usage du relieur. De nouvelles lampes à gaz ont été posées dans le bureau du greffier du Sénat et dans les chambres nos 2, 31, 46, 37, 49 et 29; on a acheté des globes pour la salle à manger du Sénat et des tubes pour les chambres nos 2, 11, 35 et 36. Des abats-jour à lampes électriques, etc., ont été posés dans la chambre n° 2, le salon du président, le bureau du comptable, la salle des banquets du Sénat et la bibliothèque; on a aussi posé en divers endroits du fil métallique pour le service du téléphone et celui des cloches électriques. Des tablettes ont été posées dans les voûtes, un nouveau jour à plomb a été pratiqué dans le toit de la Chambre des Communes, et les toits ont été réparés ou renouvelés. La disposition des sièges réservés à la suite de Son Excellence, au Sénat, et de ceux de la galerie publique, à la Chambre des Communes, a été changée. Diverses chambres ont été nettoyées, teintées, peinturées, etc. Divers ouvrages ont été exécutés dans tout l'édifices en fait de vernissage, bronzage, etc. Des réparations ont été faites au plâtrage, au mobilier, aux serrures, etc., et la maçonnerie a été jointée. Les cheminées ont été nettoyées, les doubles châssis et les persiennes enlevés et remis en place, et les escaliers extérieurs couverts pour l'hiver.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Ingénieur-mécanicien: W. King, Ottawa.

Commis des travaux: F. Breton, Ottawa.

FERME EXPÉRIMENTALE (CENTRALE).

Les murs en brique et le toit de la serre ont été peinturés; la boiserie et le plâtrage des murs, ainsi que les plafonds des bureaux, de la serre et du poulailler ont été nettoyés, teintés et peinturés. La plomberie des cinq résidences officielles a été

réparée, et un nouveau cabinet d'aisance a été établi dans le logement de l'horticulteur. Les grilles du foyer d'une des fournaises de la serre ont été renouvelées, la machine et la chaudière de la laiterie ont été mises en bon état, un calorifère a été posé, la machine et la chaudière de la batteuse ont été réparées, et l'on a fait construire 1,000 pieds linéaires de clôture en fil métallique.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

ÉDIFICES PUBLICS, RÉPARATION DES RUES, ETC.

La chaussée des rues est et ouest du canal, des deux côtés des écluses, du chemin de la Pointe Nepean, des rues Wellington, Bank, Metcalfe, Elgin et Saint-Patrice, du chemin de la Côte du Major, de la petite rue Sussex, ainsi que les cours de l'imprimerie, des musées, du bureau de poste et de l'ancienne maison de pompe ont été grattées, nettoyées et réparées. Les trottoirs et les traverses de la rue Wellington, de la place Cartier, de la rue Saint-Patrice et des musées ont été réparés, ainsi que le boulevard de la rue Wellington; la pelouse des boulevards du musée géologique et de la place Cartier a été entretenue; les cendres ont été enlevées du *bloc* Langevin, des cours des musées et de l'imprimerie.

Les divers chaussées, trottoirs, sentiers, toits et cours ont été entretenus libres de neige pendant l'hiver.

Les travaux ont été faits par le personnel du ministère.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige : W. Kilt, Ottawa.

ÉDIFICE DE L'OUEST, PALAIS ADMINISTRATIF.

De nouveaux radiateurs à vapeur ont été placés dans le bureau du commissaire de la douane, le bureau du ministre des travaux publics, les chambres nos 163, 106 et la chambre de la tour à l'étage de l'attique. Des appareils d'éclairage au gaz ont été posés dans les chambres nos 12, 13, 10, 198, 23, 26, 163, 74, 57, 64 et 66. Des cloches électriques ont été établies dans les chambres nos 127 et 54 ; des ouvrages de plomberie ont été faits dans la chambre no 108; des fils téléphoniques ont été posés, et de menus travaux en fait de plomberie, de posage d'appareils d'éclairage au gaz, etc., ont été exécutés dans toute l'étendue de l'édifice. La maçonnerie a été jointoyée, le plâtrage, le mobilier, les serrures, les clefs, la couverture du toit et les jours à plomb ont été réparés, les cheminées ont été ramonées, les châssis doubles ont été enlevés et remis en place, et les escaliers extérieurs couverts pour l'hiver. La neige a été enlevée, la glace fournie et le combustible acheté sous la surveillance de ce ministère.

Les travaux ont été exécutés par le personnel de ce ministère.

Ingénieur mécanicien : Wm. King, Ottawa, Ont.

Commis des travaux : F. Breton, Ottawa, Ont.

ÉDIFICE DE L'EST, PALAIS ADMINISTRATIF.

Un calorifère a été posé dans le bureau du conseil privé. On a pourvu de matériel d'éclairage au gaz les chambres nos 51, 54, 128, 81, 83, 85, 5 et le bureau de l'archiviste. La disposition des cloches électriques de la chambre no 85 et du bureau du conseil privé a été changée, et des réparations ont été faites aux ouvrages en plomb, au matériel d'éclairage au gaz, aux tuyaux de chauffage à la vapeur, etc.

Des chambres pour les dossiers du bureau du conseil privé, etc., ont été installées à l'attique, au-dessus de la chambre du conseil, et ont été nettoyées, teintées et peinturées. Quelques châssis ont été renouvelés dans les bureaux du secrétaire d'État, du gardien des registres et du secrétaire particulier, ainsi que dans la chambre de la tour, secrétariat d'Etat. On a réparé la maçonnerie, la couverture du toit, les jours à plomb, le plâtrage, le mobilier, les serrures et les clefs. Les cheminées ont été ramonées, les châssis doubles et les persiennes enlevés et remis en place, et les escaliers extérieurs couverts pour l'hiver.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur mécanicien : Wm. King, Ottawa, Ont.

Commis des travaux : F. Breton, Ottawa.

ÉDIFICE LANGEVIN.

Les ascenseurs ont été réparés. Dans le bureau des brevets d'invention des calorifères ont été remplacés, des rayons ont été posés, des meubles ont été placés, des conduits à eau chaude ont été couverts et deux lave-mains ont été posés. L'évier du sous-sol a été remplacé, et des cloches électriques ont été établies dans les bureaux du département des affaires des sauvages et du ministère des postes. La bibliothèque du bureau des brevets d'invention a été pourvue de rayons et de meubles. Le soubassement a été blanchi à la chaux. On a acheté des meubles ; les châssis doubles ont été enlevés et remis en place.

Les travaux ont été faits sous la surveillance et par le personnel de ce ministère.

Ingénieur-mécanicien : Wm. King, Ottawa.

Commis des travaux : F. Breton, Ottawa, Ont.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Les tuyaux de 3 et 2 pouces qui amènent l'eau servant à arroser la pelouse ont été prolongés, et les lampes renouvelées en partie. La neige a été enlevée et la glace emmagasinée et délivrée. Les terrains, etc., ont été bien entretenus.

Entrepreneur de l'entretien des terrains, etc. : N. Robertson, Ottawa, Ont.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige : F. Guy, Ottawa.

PARC DE LA COTE DU MAJOR.

Une nouvelle clôture a été construite autour de la serre, et la clôture en fil métallique réparée. Les hangars ont été couverts en bardeaux, et la serre, etc., ont été réparés. La boiserie et l'appareil de chauffage ont aussi subi des réparations. Les terrains ont été entretenus à la satisfaction du ministère.

Entrepreneur : L. Garello, Ottawa.

MACHINES ÉLECTRIQUES.—(ANCIEN BATIMENT DES POMPES.)

Le briquetage des chaudières et les machines ont été réparés par le personnel du ministère.

Ingénieur mécanicien : Wm. King, Ottawa.

Commis des travaux : F. Breton, Ottawa.

NOUVEAUX ATELIERS DU GOUVERNEMENT, RUE WELLINGTON.

Des tuyaux et des boyaux à incendie ont été posés par le personnel du ministère, sous la surveillance de Wm. King, ingénieur mécanicien de ce ministère.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

On a posé des poteaux, des entretoises, etc., pour empêcher l'édifice de tasser sous le poids des spécimens que contient le musée. La chambre du réservoir à gaz a été pourvue de tuyaux de ventilation, et du matériel d'éclairage à gaz a été posé dans les chambres nos 13, 14, 20, 40, ainsi que dans les bureaux du directeur et du comptable.

Les travaux ont été exécutés par le personnel et sous la surveillance du ministère.

Ingénieur mécanicien : Wm. King, Ottawa.

Commis des travaux : F. Breton, Ottawa.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Les cours ont été couvertes de madriers de 3 pouces, de nouveaux portiques ont été construits dans les cours de derrière, et la couverture du toit du portique de devant a été refaite en fer galvanisé. La maçonnerie, les murs de brique en arrière de l'édifice, le briquetage des chaudières, les toits et les tuyaux d'égout ont été réparés. Les fenêtres ont été pourvues de grilles en fer, et les cabinets d'aisance nettoyés, teintés et peinturés. Il a fallu faire faire divers ouvrages de menuiserie, de peinturage, de plâtrage, etc., pour réparer les dommages causés par un incendie qui s'était déclaré dans l'édifice. Les cabinets d'aisance ont été pourvus de ventilateurs, les ouvrages en plomb ont été réparés, un lave-mains a été posé dans le bureau des correcteurs d'épreuves. Les tubes de l'appareil pour chauffer l'eau d'alimentation

ont été remplacés, des tuyaux à eau chaude ont été posés, l'ascenseur a été pourvu d'un nouveau câble, des lampes électriques ont été posées ainsi que des cloches électriques; des serrures, des soupapes, etc., ont été renouvelées. On a acheté quelques meubles. La neige a été enlevée, les châssis doubles ont été enlevés et remis en place, etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Ingénieur mécanicien : Wm. King, Ottawa, Ont.

Commis des travaux : F. Breton, Ottawa, Ont.

PETROLEA.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Cet édifice a été terminé, installé, meublé et est maintenant occupé.

Les plans ont été préparés et les travaux surveillés par ce ministère.

Commis des travaux : J. Sinclair, Petrolea.

Entrepreneur de l'édifice : Joshua Garrett, Petrolea.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage : Maguire et Bird, Toronto.

PORT-ARTHUR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice a été terminé, installé, meublé et est maintenant occupé.

Commis des travaux : Wm. Powley, Port-Arthur.

Entrepreneurs de l'édifice ; Tobin et O'Keefe, Ottawa.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage : Purdy, Mansell et Mashinter, Toronto.

PRESCOTT.

BUREAU DE POSTE ET D'ACCISE.

Le maçonnerie et le briquetage ont été peinturés, des stores ont été achetés et un nouvel évier a été posé. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

DOUANE.

La maçonnerie et le briquetage ont été peinturés, et de menues réparations ont été faites sous la surveillance du gardien.

SMITH'S-FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 5 novembre 1892 un terrain de 60 x 90 pieds, situé au coin des rues Russell et du Marché, fut acheté, et le 9 octobre 1893 un contrat pour la construction d'un édifice fut passé. Le corps principal du bâtiment mesurera 44 pieds sur 64 et contiendra deux étages, un sous-sol et un attique; l'aile mesurera 41 pieds sur 17 et comprendra un étage. Les murs seront en pierre,les planchers en bois et les toits seront couverts en métal. La fournaise sera posée et le combustible placé au sous-sol du corps principal; au rez-de-chaussée se trouvera le bureau de poste; le 1er étage sera réservé au service de la douane, et l'attique sera occupé par le gardien. Une voûte en brique a été construite au rez-de-chaussée pour le service de la poste.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux : Wm. Corbett, Smith's Falls, Ont.

Entrepreneur : Robert Cameron, Almonte, Ont.

SAINTE-CATHERINE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites à la couverture du toit, à l'appareil de chauffage, aux châssis doubles, au plancher, etc., et la maçonnerie a été jointoyée en partie.

Travaux Publics.

SAINT-THOMAS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les fournaises de chauffage ont reçu des améliorations et des réparations.

STRATFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 20 avril dernier l'attique de l'édifice fut détruit par le feu, le plâtrage du bâtiment fut détérioré et l'installation, le mobilier, etc., furent endommagés par l'eau.

On est actuellement à préparer des plans pour la construction d'un étage additionnel et d'une tour où sera placée une horloge, et aussi pour le réfaction de l'édifice, de l'installation, etc., et l'on doit demander prochainement des soumissions.

TORONTO.

BUREAU DE POSTE.

Les tubes des deux chaudières de l'appareil de chauffage ont été remplacés, la cheminée a subi des changements, un calorifère a été posé dans une des salles, et diverses réparations ont été faites.

DOUANE.

Les tubes de deux des chaudières à vapeur ont été renouvelés,et des tuyaux de chauffage à la vapeur ont été posés dans un des bureaux.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

On est actuellement à poser dans cet édifice,qui est presque terminé, un appareil de chauffage et des ventilateurs.

Les salles seront pourvues de râteliers d'armes, d'armoires, etc.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Architecte surveillant : A. C. Windover, Toronto.

Entrepreneur de l'edifice : John Stewart, Ottawa.

Entrepreneurs des appareils de chauffage et de ventilation : Bennett et Wright, Toronto, Ont.

TRENTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un des cadrans de l'horloge de la tour a été renouvelé, le grenier a été planchéié en madrier bruts, des larmiers ont été posés aux fenêtres, les barrières extérieures ont été peinturées et la maçonnerie a été jointoyée. Ces travaux ont été exécutés sous la survillance du gardien.

WALKERTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Les portes d'entrée ont été munies de ressorts pneumatiques, et des tableaux noirs ont été placés dans le couloir public. La boiserie a été réparée,et des ouvrages de vernissage ont été faits sous la surveillance du gardien.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

La maçonnerie a été jointoyée,et des réparations ont été faites au casier qui sert à classer les lettres, ainsi qu'à l'installation du bureau de poste.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

On a acheté des meubles pour le bureau des terres, et divers travaux d'installation y ont été exécutés. Des cabinets d'aisance ont été établis, et des bassins posés; on les a reliés à l'égout de la ville.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

WINNIPEG.

BUREAU DE POSTE.

L'ascenseur a été muni d'un pignon en acier et d'un câble aussi en acier. Le bureau de poste a été peinturé, et les réparations ordinaires ont été faites.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

BUREAUX DES BOIS DE LA COURONNE ET DES AFFAIRES DES SAUVAGES.

Un appareil de chauffage à eau chaude a été établi, des gouttières et des tuyaux de descente ont été posés, on a fait construire un nouvel escalier entre le rez-de-chaussée et le sous-sol, le nombre des fenêtres du sous-sol a été augmenté, la maçonnerie a été réparée, le terrain autour du bâtiment nivelé, et une plate-forme construite en avant et en arrière de l'édifice.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage à eau chaude: *Canadian Plumbing Co.*, Winnipeg.

FORT-OSBORNE, HÔPITAL ET CASERNE.

Un conduit d'égout a été posé, le sous-sol a été couvert d'un plancher en ciment, du matériel d'éclairage à l'électricité a été posé, les salles d'ordinaire ont été installées et meublées, et l'appareil de chauffage a subi quelques changements.

SALLE D'ORDINAIRE DES OFFICIERS.

Une fondation en pierre a été construite, le sous-sol a été couvert d'un plancher en ciment, un appareil de chauffage à eau chaude et des conduits d'eau ont été posés, les murs ainsi que les plafonds ont été peinturés.

SALLE D'ORDINAIRE DE LA CASERNE.

Du matériel d'éclairage à l'électricité a été posé.

ÉCURIES.

Le bâtiment a été exhaussé; une fondation en pierre a été construite sous les murs, et des piliers, aussi en pierre, ont été établis sous les poteaux des stalles. Les écuries ont été réparées, ventilées et pourvues de mangeoirs en fer, de râteliers et de porte-selles.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Le toit, les clôtures et les tuyaux d'égout ont été réparés. Des travaux de nivellement ont été exécutés.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, Winnipeg.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Le plâtrage a été nettoyé et badigeonné, des ouvrages de plomberie ont été exécutés, et une fournaise de chauffage a été posée; le tout sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

DOUANE.

Les soliveaux de la fondation de l'édifice ont été enlevés et remplacés par du briquetage. Des gouttières ont été posées et de menus ouvrages exécutés.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CALGARY, ALTA.

PALAIS DE JUSTICE.

Des réparations ont été faites à la couverture en métal du toit et au plâtrage de la salle d'audience; une bibliothèque a été achetée et placée dans le cabinet du juge.

Les travaux ont été surveillés par H. D. Johnson, commis des travaux, Calgary, Alberta.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Une cuisine d'été en bois, d'un étage et de 12 pieds sur 12, avec cheminée en brique, a été construite pour l'usage du gardien, et des cabinets d'aisance en terre sèche ont été substitués aux anciennes latrines.

Les travaux ont été surveillés par H. D. Johnson, commis des travaux, Calgary, Alta.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Cet édifice, dont je parlais dans mon dernier rapport annuel, est terminé. On est actuellement à l'installer et à le pourvoir d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans, etc, ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux : H. D. Johnson, Calgary, Alta.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation : Walter Alford, Belleville, Ont.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage : C. et W. Plaxton, Winnipeg, Man.

CASERNE DE LA POLICE.

Une rallonge en bois de 26 pieds sur 24 pieds et 6 pouces a été ajoutée à ce bâtiment. Elle comprend une salle de garde, séparée de celle du corps de logis par une grille en fer, des cellules bordées de fer, une cuisine, une chambre pour les outils et des latrines. Une haute clôture en planches a été construite autour de la cour d'exercices. Les chambres du rez-de-chaussée de l'aile sud ont été cloisonnées, plâtrées et badigeonnées pour l'usage de l'officier d'ordonnance et du commis.

Le plâtrage, les ouvrages en plomb, la ferrure, etc., ont subi des réparations.

Les travaux ont été surveillés par H. D. Johnson, commis des travaux, Calgary, Alta.

EDMONTON, ALTA.

BUREAUX D'ENREGISTREMENT, DES TERRES ET DES BOIS DE LA COURONNE.

Cet édifice, que j'ai décrit dans mon précédent rapport, a été terminé, installé, meublé et pourvu d'un appareil de chauffage à air chaud et de matériel d'éclairage à l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux : H. D. Johnson, Calgary, Alta.

Entrepreneur de l'édifice : Walter Alford, Belleville, Ont.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage à air chaud : Wilson Frères., Winnipeg.

Entrepreneur de l'installation : J. T. Blowey, Edmonton, Alta.

LETHBRIDGE, ALTA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le contrat pour la construction de cet édifice, dont je parlais dans mon dernier rapport, fut passé le 5 juin 1893. On s'attend que les travaux seront terminés cet automne.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux : W[m] Cluston, Lethbridge, Alta.

Entrepreneur de l'édifice : W[m] Oliver, Lethbridge, Alta.

MACHOIRE-D'ORIGNAL, ASSA.

PALAIS DE JUSTICE, ETC.

Cet édifice, décrit dans mon dernier rapport annuel, est terminé et occupé.

On a acheté des meubles et de la pierre ; des clôtures et des trottoirs ont été posés, une fondation en pierre construite et une cave creusée.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux : D. Smith, Winnipeg, Man.

Entrepreneur : John Lymands, Régina, Assa.

PRINCE-ALBERT, SASK.

BUREAU DES TERRES ET D'ENREGISTREMENT.

Cet édifice est terminé et occupé. Il a été pourvu d'un appareil de chauffage à air chaud.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux : Lestock Reid, Prince-Albert, Sask.

Entrepreneur de l'édifice : Thos E. Baker, Prince-Albert, Sask.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage : *Gurney-Tilden Co.*, Winnipeg, Man.

DAIM-ROUGE, ALTA.

L'école d'industrie est terminée et occupée.

RÉGINA, ASSA.

CASERNE.

Pour compléter le service de protection contre l'incendie on a fait poser une chaudière à vapeur à effet rapide, qu'on a reliée à une pompe à vapeur qui aspire l'eau d'un puits et la refoule dans une citerne.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Régina.

Entrepreneurs des machines, etc. : Garth et Cie, Montréal.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Les tuyaux d'égout du sous-sol ont été réparés, et la ventillation a été améliorée. Le toit de l'écurie a été recouvert en bardeaux, le plancher du fenil a été refait à neuf, la serre a subi des réparations, et les abris des voitures ont été clos.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

BUREAU DE POSTE.

Des additions ont été faites à l'installation, le guichet de distribution a subi des changements, et le système de chauffage a été amélioré.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

PALAIS DE JUSTICE.

On s'attend à ce que cet édifice, que j'ai décrit dans mon dernier rapport, sera terminé avant la fin de l'année.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux : Chs. Brass, Régina.

Entrepreneur : Chs. Willoughby, Régina.

WOLSELEY, ASSA.

PALAIS DE JUSTICE.

Le 28 juin 1893 M. Dill nous céda un terrain gratuitement, et un contrat pour la construction du palais de justice fut passé le 1er novembre suivant. L'édifice est presque terminé. Il mesure 52 pieds sur 42 et comprendra : 1. Un sous-sol en pierre, où se

trouveront une salle d'ordinaire, deux chambres à coucher, deux cellules, une chambre de réserve, une chambre pour la fournaise et une chambre pour le combustible. 2. Un étage en brique où se trouveront la salle d'audience et des chambres pour le juge, le jury, le shérif et les commis.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux : Chas. Taylor.

Entrepreneurs: E. A. Banbury et R. A. Magee.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

AGASSIZ.

FERME EXPÉRIMENTALE.

La ferme a été approvisionnée d'eau; des clôtures ont été érigées et de menus travaux exécutés.

NANAIMO.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'installation du bureau de poste a subi des modifications, une grille en cèdre a été substituée à celle qu'il y avait auparavant, le trottoir a été refait à neuf, le quai a été relié à la douane par un passage en bois, le coffre-fort de la caisse d'épargnes a été transféré au bureau de poste, et le trottoir a été réparé.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, I. C., Victoria, C.-B.

NEW-WESTMINSTER.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le terrain a été nivelé, la clôture renouvelée et peinturée en partie, et l'on a acheté des poêles, des stores et des meubles.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, I. C., Victoria, C.-B.

VICTORIA.

DOUANE.

Des réparations ont été faites aux lave-mains, aux gouttières, à la boiserie, et l'on a acheté des meubles pour les bureaux du revenu de l'intérieur.

NOUVELLE SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

La salle d'exercices a été couverte d'un plancher en bois, les salles d'armes ont été pourvues de poêle, d'armoires et de râteliers, et du matériel d'éclairage à l'électricité a été posé.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, I. C., Victoria, C.-B.

Entrepreneurs du plancher, des râteliers et armoires : Christie, Thompson et Cie, Victoria, C.-B.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Une clôture en bois brut a été érigée, la clôture en piquets de devant a été peinturée, et de menues réparations ont été faites aux ouvrages en plomb.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, I. C., Victoria, C.-B.

BUREAU DE POSTE, ETC.

On a eu besoin de palastres et de meubles.

Des réparations ont été faites à la menuiserie, aux ouvrages en plomb, aux serrures, au matériel d'éclairage au gaz, aux trottoirs en ciment, etc.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, I. C., Victoria, C.-B.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DIRIGEANT.

Du matériel d'éclairage au gaz et une cloche électrique ont été posés; des meubles ont été achetés pour le bureau de l'ingénieur surveillant, F. C. Gamble, I. C., Victoria, C.-B.

WILLIAM'S-HEAD.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Les bâtiments dont il est question dans mon dernier rapport annuel sont terminés et occupés. La provision de sous-oxyde de soufre, qui se trouvait dans le steamer, a été transportée dans un hangar érigé sur le quai à cette fin. On a fait construire un cottage pour le gardien, ainsi qu'une écurie et un charbonnier; une citerne et un mât de pavillon ont été posés, un belvédère ainsi qu'un hangar pour abriter la citerne ont été construits. La salle de l'hôpital réservée aux passagers de première a été pourvue de bains, de cabinets d'aisance, d'urinoirs et de lave-mains.

Des réparations ont été faites aux fourneaux et aux ouvragres en plomb.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, I.C., Victoria, C.-B.

ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

COMBUSTIBLE.

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux pour la fourniture du charbon à 134 édifices fédéraux, et du charbon et du bois ont été fornis à plus de 180 édifices en tout.

ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'éclairage des édifices fédéraux est sous le contrôle de cette division du département. Soixante-neuf édifices ont été éclairés par le gaz, quarante-cinq par la lumière électrique incandescente, deux par la gazoline, deux par le gas naturel, et le reste par le pétrole; bon nombre d'édifices mentionnés en dernier lieu sont éclairés, à l'entrée, par des lumières électriques à arc.

SERVICE DE L'EAU AUX ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Le service de l'eau aux édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du départemont. Quatre-vingt-dix édifices dans cinquante-trois localités sont alimentés par des compagnies locales; le reste prend son eau dans des puits où on l'obtient au moyen de pompes et de réservoirs.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC., ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens, au nombre de 235, y compris les employés aux édifices du parlement et des palais administratifs à Ottawa, et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du département.

EN GÉNÉRAL.

Les réparations ordinaires ont été exécutées, les articles habituels d'ameublement ont été fournis, et un grand nombre d'édifices dont il n'est pas ici question ont été nettoyés, badigeonnés, etc., et ont reçu des réparations et améliorations.

ANNEXE N° 3

RAPPORT

SUR LES

Havres, Ports et Rivières, les Dragueurs, le Dragage et les Levées de Plans

PAR TOUT LE CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1894.

ANNEXE N° 3.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 12 décembre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour l'information du ministre des travaux publics, le rapport suivant sur les travaux sous ma direction pendant l'exercice 1893-94.

Les devoirs de l'ingénieur en chef du ministère des travaux publics et du personnel relevant de son bureau, consistent :

I. A surveiller la construction et la réparation des quais, jetées et brise-lames construits en Canada par le gouvernement fédéral, ainsi qu'à surveiller les travaux d'amélioration des rivières pour faciliter la navigation, tels que les écluses, les jetées, l'enlèvement d'obstacles autrement que par les moyens du dragage etc.

II. A surveiller les travaux de dragage dans les ports et les rivières navigables du Canada, y compris l'entretien du matériel à draguer et la construction de nouveaux dragueurs, de remorqueurs et de chalans.

III. A construire et à administrer les bassins de radoub.

IV. A entretenir et à administrer les glissoires et les estacades des régions de l'Ottawa, du Saint-Maurice, du Saguenay, de la Trent et de Newcastle.

V. A construire et à entretenir les ponts interprovinciaux et les ponts des Territoires du Nord-Ouest.

VI. A faire les relevés hydrographiques et les examens requis pour la préparation des plans et des états estimatifs.

VII. A préparer des rapports sur les projets de construction, par l'initiative particulière, de tous ouvrages dans ou sur les rivières navigables.

Ces devoirs multiples nécessitent les services d'un personnel nombreux et l'emploi de fonds considérables ; mais je suis convaincu que nulles dépenses ne sont aussi profitables pour la population du pays que celles faites en travaux publics avantageux au commerce, comme la construction de ports, l'enlèvement d'obstacles des cours d'eau navigables et le raccordement de ces cours d'eau par des canaux ; et que, conséquemment, les dépenses requises à cette fin ne devraient pas être diminuées au détriment du pays en général.

QUAIS, JETÉES ET BRISE-LAMES.

Dans le cours de l'exercice 1893-94 des travaux en rapport avec des quais, des jetées et des brise-lames ont été exécutés aux endroits qui suivent :—

Nouvelle-Ecosse.

Arisaig	Antigonish, comté de	Réparation du brise-lames et de la jetée.
Avonport	King, comté de	Enlèvement de vase et de gravier.
Babin, Anse de	Richmond, comté de	Construction d'un quai.
Bayfield	Antigonish do	Nouv. quai et réparation du brise lames.
Rocher Bleu	do do	Réparation du brise-lames.
Boularderie, île Pointe Monday	Cap-Breton do	Construction d'un quai.
Broad-Cove	Inverness do	Réparation du quai.
Canada Creek	King, comté de	Prolongement du quai.
Ruisseau de Chipman	do do	Réparation du brise-lames.
Pointe de la Mine de Houille	Inverness, comté de	Prolongement du brise-lames.
Cribbin, Pointe de	Antigonish do	Protection des ouvrages.

Chenal Croche	Lunenburg, comté de	...	Chenal des bateaux.
D'Escousse	Richmond	do	...Nouveau quai.
Diable, île du	Halifax	do	...Réparation du brise-lames.
Digby	Digby	do	...Reconstruction de la jetée.
Cinq Iles	Colchester	do	...Réparation du quai.
Ile du Renard	Halifax	do	...Ouvrages de protection.
Rivière des Français	Victoria	do	...Réparation du brise-lames.
Grand Etang	Inverness	do	...Ouvrages de havre.
Halifax	Halifax	do	...Quai de quarantaine.
Hall, port de	King	do	...Réparation de la jetée.
Port au Bouche	Antigonish	do	...Amélioration du port.
Johnson, port de	Richmond	do	... do
L'Ardoise	do	do	...Réparation du brise-lames.
Lismore	Pictou	do	...Réparation du quai.
Mabou	Inverness	do	...Amélioration du port.
Maitland	Hants	do	...Réparation du quai.
Meteghan, Anse de	Digby	do	... do
McNair do	Antigonish	do	...Réparation du brise-lames.
New Haven	Victoria	do	...Améliorations.
Nyanza	do	do	...Construction d'un quai.
Pictou, île de	Pictou	do	...Prolongement et réparation des quais.
Port-Medway Dock Cove	Queen	do	...Enlèvement de roches.
Ingonish-sud	Victoria	do	...Construction d'un quai.
Anse des Trois Iles	Richmond	do	...Amélioration du port.
Pointe Blanche	Queen	do	...Réparation du quai.

Nouveau-Brunswick.

Campbellton	Ristigouche, comté de	...	Prolongement du quai de délestage et du débarcadère.
Cap-Tourmente	Westmoreland	do	...Amélioration du quai.
Fort-Dufferin	Saint-Jean	...	...Réparation du quai de soutènement.
Gray, île de	Albert, comté de	...	...Réparation du brise-lames.
Néguac (en bas)	Nort'berl'd	do	...Nouveau quai.
Nègre, pointe du	Saint-Jean	do	...Réparation du brise-lames.
Pointe du Chêne	Westmoreland	do	...Reconstruction du brise-lames.
Quaco	Saint-Jean	do	...Réparation du brise-lames occidental.
Rivère Saint-Jean	Westmorland	do	...Améliorations.
Shippegan	Gloucester	do	...Réparation des brise-lames.
Tracadie	do	do	...Nouveau débarcadère.

Ile du Prince-Edouard.

Belfast, jetée de	Queen, comté de	...	...Réparation de la jetée.
Brae	Prince	do	...Réparation du brise-lames.
Chapelle, pointe de la	King	do	...Réparation de la jetée.
Georgetown	do	do	...Réparation du quai.
Hickey, jetée de	Queen	do	... do
Lambert do	King	do	...Construction d'un mur de soutèment et réparations.
Miminigash	Prince	do	...Prolongement de la jetée du nord, etc.
Nine Mile Creek	Queen	do	...Réparation de la jetée.
Cardigan-nord	King	do	... do
Rustico do	Queen	do	...Réparation du brise-lames.
Souris	King	do	...Ouvrages de havre.
Stephen, jetée de	do	do	...Améliorations.
Sturgeon	do	do	...Réparation de la jetée.

Sainte-Marie, baie..... King, comté de.. Réparation de la jetée.
Saint-Pierre, baie....... do do ...Prolongement des ouvrages de protect'n
Iles de Bois............ Queen do ...Reconstruction et réparation du brise-lames oriental.

Québec.

Anse Saint-Jean........Saguenay ....Réparation du quai.
Baie Saint-Paul.........Charlevoix, comté de...Prolongement et réparation du quai.
Bic..........................Rimouski do ...Réparation du quai.
Cacouna.....................Témiscouata do ...Construction d'un quai.
Cap à l'Aigle.............Charlevoix do ...Réparation du quai et du hangar.
Carleton....................Bonaventure do ...Réparation du quai.
Chicoutimi.................Chicoutimi do ...Amélioration du quai.
Etang du Nord..........Gaspé do ...Réparation du brise-lames.
Grand Pabos...... ...... do do ...Prolongement du quai.
Ile Verte............. .....Témiscouata do ...Réparation du quai.
Lac Mégantic.............Compton do ...Réparation de la jetée.
Les Ecureuils .. ..Portneuf do ...Réparation du quai.
Les Eboulements........Charlevoix do ...Réparation du quai.
Laprairie...................Laprairie do ...Prolongement du mur de soutènement.
Longueuil..................Chambly do ...Améliorations.
Matane.. ....Rimouski do ...Prolongement du quai.
Malbaie........ ....Charlevoix do ...Réparation du quai; entrepôt.
New-Carlisle..............Bonaventure do ... Réparation du quai.
Rimouski...................Rimouski do ...Doublage de la jetée de soutènement.
Rivière Blanche......... do do ...Réparation du quai.
Rivière du Lièvre.. ....Améliorations.
Rivière du Loup...... .Témiscouata, comté de.Réparation du quai.
Rivière l'Assomption.................................Améliorations.
Rivière Madawaska.............. .... do
Rivière Noire............Charlevoix, comté de..Construction d'un brise-lames.
Rivière Ottawa aux...............................
Mille-Iles................Laval, comté de...Améliorations.
Rivière-Ouelle. ....Kamouraska do ...Réparation du quai.
Rivière Saint-Louis....Beauharnois do ...Ponts.
Rivière Saint-Maurice.....................................Améliorations.
Rivière Yamaska........Yamaska, comté de....Réparation de l'écluse et du barrage.
Roberval.......... ....Chicoutimi do ...Quai.
Saint-Alphonse .... do do ...Réparation du quai.
Saint-Anicet..............Huntingdon do ...Renouvellement du quai.
Sainte-Anne du Saguenay .. ..Chicoutimi do ...Enlèvement de roches.
Saint-François............Montmorency do ...Réparation du quai et du hangar.
Saint-Jean........... ..... do do ...Réparations.
Saint-Laurent............. do do ...Améliorations.
Saint-Michel.......... ...Bellechasse do ...Réparation du quai.
Saint-Siméon ....Charlevoix do ...Réparation de la pile.
Saint-Thomas...... ......Montmagny do ...Réparation du quai.
Saint-Zotique ....Soulanges do ...Réparations et améliorations.
Tadousac. ....Saguenay do ...Améliorations.
Yamachiche...............Saint-Maurice do ...Construction d'une jetée.

Ontario.

Beaverton.................Ontario, comté de..Réparation de la jetée.
Burlington, canal.......Wentworth do ...Réparation de la jetée et du bac.
Cobourg....................Nort'berl'd do ...Réparation des jetées.
Collingwood...............Simcoe do ...Réparations.

Colpoy	Bruce,	comté de	Prolongement de la jetée, etc.
Goderich	Huron-ouest	do	do des jetées.
Kingston	Frontenac	do	Enlèvement du haut-fond de la pointe Frédéric.
Kingsville	Essex	do	Réparations.
Meaford	Grey	do	do etc.
Port-Albert	Huron	do	Prolongement de jetées.
Port-Hope	Durham	do	Réparations.
Port-Rowan	Norfolk	do	Construction de débarcadères.
Southampton	Bruce	do	Réparations.
Toronto	York	do	Construction d'ouvrages maritimes.

Colombie-Britannique.

Columbia, rivière	En amont de Golden	Enlèvement d'obstacles à la navigation.
Columbia do	En aval de Revelstoke	Construction d'un barrage et enlèvement d'obstacles.
Columbia do	En aval de Kootenay	Construction d'un barrage et enlèvement d'obstacles.
Fraser do	Embouchure	Ouvrages de protection.
Fraser do	Garry Bush	do do
Fraser do	Miller's-Landing	do do
Okanagon		Améliorations.
Skeena, rivière		Enlèvement d'obstacles.
Somas do		do do
Williams-Head	Station de la quarant.	Construction d'un quai et distribution d'eau.
Victoria, port de		Enlèvement de roches.

1.—QUAIS, JETÉES ET BRISE-LAMES.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, 15 milles à l'est de Merigomish, port le plus reproché.

La jetée de cet endroit, que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse fit construire quelques années avant la confédération, est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1870. Cette construction laissait alors beaucoup à désirer. Elle a été complètement réparée en 1873, et de légères sommes ont été employées, en 1880, et en 1881, à réparer les dommages causés par la glace les hivers précédents.

En 1886, un contrat a été passé pour réparer la jetée et pour construire un brise-lames sur le côté est du port, et les travaux furent terminés en 1888.

Les travaux en question, une fois terminés, la jetée avait 440 pieds de longueur; la partie du large, sur une distance de 195 pieds, avait de 40 à 44 pieds de largeur. Il n'y avait, à l'extrême eau basse, qu'une profondeur d'un pied le long de la face intérieure, sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité extérieure, et dans la partie abritée la profondeur n'était nulle part de plus de 3 pieds.

Le brise-lames a 300 pieds de longueur et 20 de largeur au sommet, et a une L à l'extrémité du large, longue de 40 pieds. La profondeur à l'extrémité du large, à l'eau basse extrême, est de 6 pieds.

En 1889-91, la jetée a été prolongée de 100 pieds, et une partie de sa face du côté du large a été protégée par un enrochement composé de grosses pierres. Le prolongement reposait sur un fond creusé à une profondeur de 8 à 10 pieds à l'extrême eau basse, et un chenal ou bassin large de 70 pieds a été creusé le long de la

jetée, sur une distance de 130 pieds.—ce chenal ayant à extrême eau basse une profondeur variant de 10 pieds, à l'extrémité du large, à 3 pieds, à l'extrémité intérieure.

En décembre 1889, la jetée fut avariée, et pendant la grosse tempête du mois de décembre 1890, une partie de la façade du côté de la mer fut emportée et les murs latéraux ainsi que le sommet de l'abord furent sérieusement endommagés. Dans le cours de l'exercice 1891-92, des réparations considérables furent faites à cette jetée; l'extrémité du large, sur une étendue de 50 pieds, fut reconstruite, et le talus en pierre du côté de la mer prolongé.

En 1893-94, la somme de $1,830.25 a été dépensée à réassujettir le tablier de la tête du brise-lames, du côté occidental du port, et à terminer la réparation de la jetée proprement dite commencée en 1891-92. On a renouvelé le tablier, les parements supérieurs, les pièces de couronnement, les longuerines et les tirants supérieurs sur plus de la moitié de la largeur de la jetée et sur une longueur de 75 pieds; en outre, on a rempli la jetée de l'est à une profondeur de 2 pieds. L'abord sur une longueur de 140 pieds a été réparé, et une digue en pierre a été construite le long de la façade inférieure sur une étendue de 250 pieds. Environ 100 verges cubes de grosses pierres ont été posées le long de la façade du large, au point de jonction entre l'ancienne jetée et la construction érigée en 1889.

Depuis que les réparations dont je viens de parler sont terminées, la façade du côté du large a subi, paraît-il, d'autres avaries, et il faudra la réparer.

Les sondages pris en 1892 font voir que le chenal ou le bassin qui a été creusé s'est encombré de sable, sauf près de l'extrémité du large de la jetée. L'abord du côté inférieur de la jetée est obstrué par une barge chargée de minerai de fer qui a coulé bas pendant une tempête, au mois de septembre 1893. Les grandes mers montent de 5 pieds.

AVONPORT.

Avonport est un petit village agricole dont la population s'élève à environ 250 âmes. Il est situé dans le comté de King, à l'embouchure de la rivière Avon qui a une largeur de 2 milles en cet endroit, et sur la ligne du chemin de fer Windsor et Annapolis, à peu près à mi-chemin entre Windsor et Kentville.

Il y a ici un quai public dans un état plus ou moins délabré. C'est le gouvernement provincial qui a fait construire ce quai avant la confédération, et le ministère des travaux publics l'a fait réparer depuis dans une certaine mesure.

Au mois de juin 1894 la somme de $83.75 a été employée à enlever une quantité de vase et de gravier, tout le long et à l'extrémité du quai, pour permettre aux navires d'atteindre un bassin et d'y prendre leurs chargements.

ANSE DE BABIN.

L'Anse de Babin se trouve dans le comté de Richmond, sur le côté nord du port d'Arichat, île Madame, et presque vis-à-vis son entrée occidentale.

En décembre 1893, un contrat a été passé pour la construction d'un quai en cet endroit pour le service d'hiver. Ce contrat comprenait le nivellement d'un chemin et le creusage dans le roc sur une longueur de 410 pieds; la construction d'une levée en pierre de 12 pieds de long et de deux piles, dont l'une de 20 x 20 pieds au sommet et l'autre de 25 x 40 pieds, avec travée de 17½ pieds.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, le nivellement du chemin et le creusage dans le roc ont été à peu près à moitié terminés; la levée a été achevée et l'une des piles mise en place, maçonnée jusqu'au niveau de la mi-marée et remblayée. Les dépenses, jusqu'au 30 juin 1894, se sont chiffrées par $994.07.

BAYFIELD.

Bayfield, comté d'Antigonish, se trouve sur la côte méridionale de la baie Saint-George, à 8 milles à l'est du port d'Antigonish, et à 15 milles à l'ouest de l'entrée du détroit de Canso. Le port est formé par l'île Pomquet et des récifs qui se trouvent au large. L'île Pomquet a environ trois quarts de mille de longueur, et est séparée de la pointe de Pomquet, sur la terre ferme, par un détroit large de 1,850 pieds, ayant une profondeur d'eau de 4 pieds à mer basse dans un chenal large de 400 pieds.

Quai.

En 1857 une compagnie à fonds social commença un quai du côté occidental du port, à un quart de mille au sud de la pointe Pomquet. Ce quai fut transmis au gouvernement provincial et terminé en 1873 Lorsqu'elle tomba sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1887, cette construction se composait de piles et de travées s'étendant sur une longueur de 402 pieds et baignant dans 9 pieds d'eau à extrême eau basse et dans 12 pieds d'eau à extrême eau haute. En 1887–88, les deux piles du large furent exhaussées, réparées et entourées de pilotis jointifs; la pile du centre et la pile de terre furent démolies jusqu'au niveau des eaux basses, et une construction ininterrompue fut érigée entre les piles du large et la terre.

Par la grande tempête du 1er décembre 1890 la construction fut emportée sur une hauteur de 6 pieds au-dessous de la marque des eaux basses à l'extrémité du large et de 3 pieds au-dessus de la marque des eaux basses, 112 pieds à partir de l'extrémité inférieure.

Dans le cours l'exercice de 1892-93, un contrat a été passé pour la construction d'un nouveau quai. Les travaux donnés à l'entreprise embrassent le nivellement du chemin public et de l'abord; une culée en maçonnerie en galet, longue de 33 pieds ; une construction composée de piles en coffrage à parements découverts et de travées, large de 25 pieds et longue de 319 pieds; et une extrémité du large et une tête de quai composées d'un coffrage à parements recouverts, larges de 30 pieds et longues de 90 le long du centre, composées de deux piles, de 60 × 30 pieds chacune, placées à angles droits.

La superstructure du coffr ge à joints ouverts et de l'extrémité du large à joints clos sera construite en pin jaune de la Caroline du Nord préparé à la créosote, et le reste en bois du pays.

Dans le cours de l'exercice les travaux adjugés ont été terminés, et l'abord du quai a été amélioré à l'aide des dragueurs du ministère.

Brise-lames.

Un brise-lames, long de 400 pieds, a été construit en 1879, et prolongé de 310 pieds en 1888. Cette construction se composait d'une pile dont la largeur moyenne était de 18 pieds, recouverte en pierre, ayant une inclinaison du côté de la mer de 3 à 1 et du côté de la terre de 1½ à 1. Le brise-lames est resté intact jusqu'à la tempête du premier décembre 1890, époque où le couronnement de pierre fut emporté presque jusqu'au niveau des eaux hautes et jusqu'à près de 100 pieds de l'extrémité inférieure.

En 1892-93 on s'est mis en frais de remplacer ce brise-lames et de prolonger davantage la construction, et en 1893-94 la somme de $3,699.69 a été dépensée pour l'exécution de ces travaux. On a ajouté au brise-lames une construction de 70 pieds de longueur avec une L ou un coude à l'extrémité du large de 40 pieds de long. Le couronnement et le revêtement ont été reconstruits sur une étendue de 475 pieds à partir de la nouvelle construction jusqu'en deçà de 220 pieds de l'extrémité inférieure. Le revêtement, sur une distance de 170 pieds à partir de la nouvelle construction vers le rivage, a été refait à neuf de fond en comble, et il a été renouvelé pour le reste du brise-lames à partir du niveau des hautes eaux jusqu'au sommet.

Il faudra faire d'autres réparations pour que tout soit en bon état. Les grandes marées montent de 5 pieds.

BLUE-ROCK.

Blue-Rock, comté d'Antigonish, se trouve sur la côte méridionale de la baie de Saint-George, à 2½ milles à l'est du port de Tracadie.

Un brise-lames s'étendant sur une longueur de 226 pieds dans une direction sud-ouest du Cap Bleu, a été terminé en 1888. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, à l'extrême eau basse, est de 12 pieds, et dans l'espace, à l'abri du nord-est, de 12 à 5 pieds.

On a récemment constaté que le bois de façade, au-dessous du niveau des eaux basses, avait été affaibli et, en certains endroits, détruit par le taret, et que le lest s'était

affaissé de cinq pieds au-dessous du compartiment à lest supérieur du côté de la mer, et de 2 pieds du côté inférieur, sur une distance de 140 pieds à partir de l'extrémité du large.

Dans le cours de 1892-93, la somme de $496.99 a été employée à entourer de pilotis jointifs l'extrémité du large, et, sur une distance de 65 pieds du côté de la mer, et de 15 pieds du côté inférieur à partir de l'extrémité du large, et à poser un talus de grosses pierres du côté de la mer sur une distance de 60 pieds au delà de la marque des hautes eaux.

En 1893-94, la somme de $999.96 a été employée à continuer les travaux commencés l'année précédente. L'extrémité du large, sur une longueur de 115 pieds, a été remblayée, et un ouvrage de protection en pierre, ayant une inclinaison de 1½ à 1 sur une hauteur de 3 pieds au-dessus de la marque des eaux basses, a été construit le long de la façade donnant sur la mer et le long de l'extrémité du large.

Depuis le 1er juillet dernier, l'inclinaison de l'ouvrage de protection, du côté de la mer et autour de l'extrémité du large, a été augmentée, et une bouée en pierre, présentant une pente de 1 à 1 à partir du niveau des hautes eaux, a été établie le long de la façade inférieure sur une distance de 40 pieds à partir de l'extrémité du large.

Les grandes mers montent de 4 pieds.

ILE BOULARDERIE—POINTE MONDAY.

La pointe Monday se trouve dans le comté de Cap-Breton, sur la rive sud de l'île Boularderie, et à 3½ milles à l'ouest du pont qui traverse le Petit Bras-d'Or.

Un contrat a été passé au mois d'avril 1894 pour la construction d'un quai de 160 pieds de long en cet endroit. Ce quai consistera en une levée de pierre de 20 pieds de largeur au sommet, les côtés devant avoir une inclinaison de 1½ à 1, et en une tête en coffrage de 22 x 44 pieds.

Bien que la substructure du coffrage ait été commencée au mois de juin, aucune partie de la construction ne se trouvait en place à la fin du mois.

BROAD-COVE.

Le marais de Broad-Cove, comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à 12 milles au nord du port de Margaree.

Le quai, en cet endroit, a été terminé en 1888. Il avait une longueur de 400 pieds sur une largeur de 25 au sommet, et il a été construit en piles séparées jusqu'à un peu au-dessus de l'eau basse, avec une construction au sommet sans solution de continuité. La pile du large et la pile voisine avaient une largeur respective de 56 et 68 pieds. La profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, à mer très basse, était de 12 pieds 10 pouces.

En 1890, de menues réparations ont été faites au tablier et aux lisses du sommet, près de l'extrémité du large, et plusieurs compartiments du large du côté est ont été remplis de nouveau.

Au mois de décembre 1890, la construction a été considérablement avancée. La partie à eau basse susmentionnée a été détruite sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité du large, le sommet a été démoli sur une autre distance de 60 pieds. La pile du large a baissé de 4 à 5 pieds au-dessous de l'eau basse, et la seconde pile à l'eau basse sur au delà de 44 pieds de sa longueur. Le lest des compartiments du côté est s'est vidé jusqu'à 160 pieds de l'extrémité inférieure.

Dans le cours des années 1891–92–93, le quai a été reconstruit jusqu'en deçà de 56 pieds de l'extrémité du large, et les compartiments du côté est ont été remplis à neuf.

Sur le crédit disponible pour ces travaux pendant l'exercice de 1893-94, la somme de $91 a été employée à payer ce qui était dû à ceux qui avaient achevé de lester l'extrémité du large en 1892-93, et la balance, $209, a été appliquée à protéger environ 170 pieds de l'extrémité du large avec des matériaux qui avaient été achetés à cette fin l'année précédente.

Au cours de l'automne de 1893 et en janvier 1894, ce quai a subi de sérieuses avaries, une grande quantité de lest s'étant échappée par des ouvertures qu'il y avait

au fond de la construction, du côté nord. Les réparations qu'il faudra faire entraîneront probablement une dépense de $1,200.

Les grandes marées montent de 4 pieds 5 pouces.

CANADA-CREEK.

Canada-Creek, aussi appelé " Black Rock " (*Rocher noir*), est un petit établissement de pêche et d'agriculture situé sur la rive méridionale de la baie de Fundy, à 60 miles à l'est du goulet de Digby, à 8 milles à l'ouest du port de Hall et presque vis-à-vis le cap d'Or, sur la côte de Cumberland. Le port de cet endroit, qui est sec à marée basse—les grandes marées montant de 39 pieds et les petites de 32—est formé de deux jetées ou brise-lames construits de chaque côté de l'embouchure d'une petite rivière, par les habitants de l'endroit avec l'aide d'octrois du gouvernement provincial.

En 1874, le ministère appliqua une somme de $2,000 à faire réparer les ouvrages. En 1878-79, un brise-lames de 150 pieds de long fut construit du côté oriental de l'entrée. En 1884-85, la jetée occidentale, qui avait été avariée lors d'une tempête, fut réparée, et une pile de 55 pieds de longueur et 10 pieds de largeur au sommet fut érigée du côté de la mer, à l'extrémité inférieure, pour protéger les ouvrages en cet endroit. En 1886, la jetée orientale fut réparée et des réparations furent faites à la jetée occidentale en 1887. Dans le cours de l'exercice 1891-92, la somme de $250 fut employée à protéger l'extrémité de la jetée occidentale qui avait été avariée. Pendant le dernier exercice, une pile en coffrage a été ajoutée à la jetée occidentale pour empêcher le gravier d'être entraîné dans le port. Dépenses de ce chef, $431.31.

RUISSEAU DE CHIPMAN.

Le ruisseau de Chipman se trouve dans le comté de King, sur la rive sud de la baie de Fundy,à mi-chemin entre le port de Hall et CanadaC-reek,à environ 3 milles de chacun de ces endroits.

Les ouvrages maritimes qui se trouvent ici furent construits il y a plusieurs années par les habitants de la localité, auxquels le gouvernement provincial accorda des subventions à diverses reprises, et comprennent une jetée qui est à sec à marée basse et un mur de soutènement.

En 1877, le ministère des travaux publics fit prolonger la jetée sur une étendue de 60 pieds. En 1883, diverses parties du mur de soutènement furent reconstruites et des réparations faites à la partie du large de la jetée. En 1886 et 1887, on enleva une quantité de roches du lit du ruissau, le long de la jetée, et l'on fit des réparations générales.

Dans le cours de l'hiver de 1892-93, la partie centrale du br'se-lames, qui avait primitivemet 175 pieds de long, fut complètement détruite sur une longueur d'environ 100 pieds lors d'une violente tempête ; le reste de la construction fut protégé au moyen d'un doublage jointif dans le cours du mois d'octobre 1893, et depuis cette date ce qui restait de la pile du large a été complètement démoli. Le brise-lames n'a plus maintenant que 50 à 60 pieds de long et n'est guère utile.

POINTE DE LA MINE DE HOUILLE.

La pointe de la mine de houille est située dans le comté d'Inverness, sur le golfe Saint-Laurent, à trois quarts de mille au nord-est de l'entrée du port de Mabou.

En 1893, l'ouvrage construit par la compagnie de houille et de gypse pour protéger un petit quai de chargement, a été prolongé au prix de $1,999.67.

L'ancienne construction a été augmentée de deux piles en coffrage de 35 x 20 chacune, baignant dans 7½ à 9 pieds d'eau à l'extrême marée basse, avec superstructure ininterrompue.

En novembre 1883, au milieu d'une tempête du nord-est, toute la superstructure et les piles jusqu'au niveau de la mi-marée furent emportées. Ce qui reste de l'ouvrage se trouve maintenant à un pied au-dessus du niveau de l'extrême eau basse.

POINTE DE CRIBBIN.

La pointe de Cribbin se trouve dans le comté d'Antigonish, sur la rive occidentale de la baie de Saint-George, à 8 milles au sud du cap George et à 5 milles au nord de l'entrée du port d'Antigonish.

En 1890-91, la construction d'un quai et d'un abord fut commencée en cet endroit, et les travaux furent terminés au cours de l'année suivante.

Le quai s'étend à une distance de 300 pieds, dans une direction sud de la pointe; il mesure 20 pieds de largeur au sommet sur une distance de 120 pieds à partir de l'extrémité inférieure, et 30 pieds de largeur sur le reste de la construction. L'ouvrage comprend une levée en pierre s'étendant à une distance de 50 pieds de la côte, et des caissons à parements jointifs, bien lestés et protégés par du doublage et des défenses.

L'abord comprend une levée et un mur de soutènement, les côtés ayant une inclinaison de 1½ à 1.

Dans le cours de l'exercice, on a pris des mesures pour empêcher l'eau d'avarier la chaussée et les parties inclinées de la construction. La somme de $72.64 a été dépensée de ce chef.

Le quai est en bon état, mais il faudrait encore du lest, et les pièces de couronnement ainsi que le tablier devraient être réparés. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large du quai est de 11 pieds à eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

CHENAL CROCHE.

Au large de la côte de la partie méridionale du comté de Lunenburg, vis-à-vis et au sud de l'embouchure de la rivière La Have, se trouvent 30 à 45 îles, variant en étendue de quelques verges carrées à environ un mille carré.

La plupart des îles les plus importantes sont habitées, leur population totale s'élevant à 200 ou 300 âmes. On y vit surtout de pêche et d'agriculture. Les îles sont éloignées du continent d'un demi-mille à trois milles, et elles se trouvent toutes plus ou moins reliées les unes aux autres ainsi qu'au continent par des bancs et des hauts-fonds de vase, couverts à eau haute, mais presque entièrement à sec à eau basse. Près des hauts-fonds se rencontrent de nombreux chenaux et des trous profonds, mais les bateaux naviguent difficilement dans ces parages.

Le principal chenal à bateaux qui traverse l'archipel se trouve à l'est et à l'ouest et est connu sous le nom de "chenal croche", son extrémité du côté de terre touchant à la baie Verte, au sud de l'extrémité de la plage de la Petite Rivière, barre de sable longue et étroite s'avançant sur une distance d'environ un mille et quart de la côte. On n'atteint pas directement ni facilement par ce chenal le village de Dublin-Ouest, situé à deux milles environ au nord.

Pour donner aux habitants des îles les plus importantes, savoir, aux habitants des îles de Bushe et de Bell, un moyen de communication plus direct avec le village de Dublin-Ouest, où ils écoulent leurs produits, le ministère a fait creuser, au cours des mois de septembre et d'octobre 1893, un chenal à bateaux de 2,300 pieds de long, 40 pieds de largeur et 3 à 4 pieds de profondeur à eau basse, dans une direction nord à partir du chenal Croche, au sud, jusqu'aux eaux profondes, au nord, entre l'extrémité de la plage de la Petite Rivière et l'île de Bushe.

Ces travaux de creusage ont été entièrement faits à la main et ont coûté $923.73.

D'ESCOUSSE.

D'Escousse, comté de Richmond, est une région très populeuse de l'île Madame, du côté sud du passage de Lennox, détroit qui sépare l'île de la terre ferme, et qui relie la baie Saint-Pierre au détroit de Canso.

Dans le cours de l'exercice 1892-93, un contrat a été passé pour la construction d'un quai en cet endroit. Ce quai, qui a été parachevé en janvier 1894, se compose d'un abord long de 315 pieds, d'une levée en pierre longue de 107 pieds et d'un prolongement en pilotis préparés à la créosote long de 120 pieds. Les dépenses, en 1893-94, se sont montées à $4,232.50.

ILE-DU-DIABLE.

L'île-du-Diable est une petite île basse, longue d'environ 2,000 pieds et large de 1,000, dont le point le plus élevé est à environ 14 pieds au-dessus du niveau des grandes mers; elle est située à 8 milles au sud-est de la ville d'Halifax et à un tiers de mille de la terre ferme au large de la pointe de Hartland, à laquelle elle est raccordée par un récif recouvert de 3 pieds de sable et de 3 pieds d'eau à mer basse.

L'île est permanemment habitée par une centaine de personnes qui vivent toutes exclusivement de pêche.

En 1892, a été construit en cet endroit un brise-lames long de 300 pieds, large de 15, avec une L longue de 30 pieds à l'extrémité du large, qui, à mer basse, baigne dans environ 5 pieds d'eau. Ce brise-lames a coûté $1,941.18.

Au mois de septembre 1893 la somme de $87.96 fut affectée au doublage de la façade ouest du brise-lames sur une longueur de 100 pieds, afin d'empêcher la mer d'entraîner le gravier qui aurait obstrué le mouillage des bateaux sur le côté-est. Le doublage est composé d'espars ronds, aplanis sur trois côtés, à une profondeur de 6 à 8 pouces, et est solidement assujetti aux pièces longitudinales par des boulons de fer de trois quarts de pouce de diamètre.

DIGBY.

La ville de Digby est située à l'extrémité occidentale du bassin d'Annapolis et a été, jusqu'à la construction du dernier chaînon, le point terminal oriental du chemin de fer des comtés de l'ouest.

En 1890 un contrat a été passé pour la construction d'une nouvelle jetée longue de 780 pieds, large de 50 au sommet, et s'étendant jusqu'à une profondeur de 10 pieds d'eau à mer basse; cette jetée devait être construite du côté septentrional de la Raquette, à environ un mille au nord de la jetée actuelle et de la ville de Digby. On avait fait l'acquisition d'une quantité considérable de bois et de fer, le bois ayant été mis en grande partie dans les estacades de la Raquette et le fer emmagasiné dans un entrepôt à Digby.

Par suite de nombreux retards, du décès de l'entrepreneur, etc., on a abandonné l'idée de construire un nouveau quai et, à la place, on a décidé de reconstruire et de réparer la jetée actuelle, en utilisant autant que possible le bois, etc., propriété des héritiers de l'entrepreneur défunt. La reconstruction et les réparations projetées ont été achevées dans le cours du mois de novembre 1893.

On a renouvelé toute la section en pilotis à partir de la tête du débarcadère incliné jusqu'à la rive, soit une distance de 560 pieds, les 430 pieds inférieurs ayant une largeur de 30 pieds au sommet et les 110 pieds du large une largeur de 45 pieds.

Les chevalets ont été placés à 10 pieds de distance, la partie inférieure ayant 6 pilotis d'appui et la partie du large 8 dans chaque chevalet. Des pilotis de défense ont été posés de chaque côté de la construction à chaque chevalet, toute la façade septentrionale a été doublée en palplanches et deux rangs de clayonnage ont été posés sur la façade inférieure et extérieure du quai.

La pile en coffrage qui forme la tête du débarcadère incliné a été démolie jusqu'à la base, et une pile nouvelle a été construite; cette pile a 80 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 37 pieds et se compose d'un coffrage en bois rond à joints ouverts.

Du côté de la mer la façade du débarcadère incliné, à partir de l'extrémité de la nouvelle pile en gagnant le large, a été doublée de pilotis sur toute sa longueur, et un tablier neuf ainsi que de nouvelles longuerines ont été posés sur le débarcadère incliné, sur une longueur de 78 pieds.

L'entrepôt et le bureau qu'il y avait auparavant ont été démolis et on a construit tout le long du côté sud un nouveau débarcadère de 72 pieds de long et 20 pieds de large, avec un chemin de voiture couvert de 15 pieds de largeur.

En avril 1894 les pilotis jointifs du côté nord furent détruits sur une longueur de 330 pieds lors d'une violente tempête, ainsi que les pièces du couronnement, le clayonnage et les pilotis d'appui et de défense extérieurs sur une étendue d'environ 90 pieds. Afin de protéger les débris de la construction contre l'affouillement produit par le contre-courant qu'avaient déterminé les palplanches, on enleva immédiatement ce qui en restait.

Dans le cours des mois de mai et de juin 1894, la somme de $1,410.03 a été dépensée à réparer les avaries causées par la tempête du mois d'avril. Les palplanches n'ont pas été remplacées, mais environ 90 pieux pesants ont été enfoncés et solidement liés et boulonnés.

CINQ-ILES.

Le village des Cinq-Iles est situé dans le comté de Colchester, sur le côté nord du bassin de Minas, à l'extrémité occidentale du comté et à 15 milles à l'est de Parrsboro.

En 1885 le ministère a fait construire à "Narrow Beach" (Plage Etroite) un quai de 75 pieds de long sur 40 de large. Au mois de juillet 1893, la somme de $370.38 a été employée à poser à ce quai un nouveau tablier avec des longuerines et des défenses, à exhausser d'environ deux pieds son extrémité du large qui avait tassé et à construire une rampe inclinée à l'extrémité du quai en question pour permettre aux goélettes, lorsque la plage est à sec à marée basse, de prendre leurs chargements de bois.

ILE-AU-RENARD.

L'île-au-Renard, comté d'Halifax, est située sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse, dans l'Atlantique, à environ 15 milles à l'est de la cité d'Halifax. Elle est à environ 800 pieds de la terre ferme à laquelle elle est reliée par une barre de galets et de gravier.

L'étendue de l'île est d'environ trois arpents; en été elle sert de station de pêche, et les pêcheurs y vivent avec leurs familles.

Pour protéger la langue de terre, le ministère a érigé en 1886-87 des ouvrages de protection en coffrage sur une distance de 935 pieds.

En 1892, cette construction a été prolongée de 252 pieds, et dans le cours du dernier exercice l'ancienne partie de l'ouvrage a été reconstruite sur une longueur de 120 pieds au prix de $412.96, et tout est maintenant en bon état.

RIVIÈRE-DES-FRANÇAIS.

La rivière-des-Français, comté de Victoria, se trouve dans cette partie de la côte est ou côte de l'Atlantique de l'île du Cap-Breton connue sous le nom de "Côte-Nord," à mi-chemin entre le havre de Sainte-Anne et celui d'Ingonish-Sud.

Un contrat passé dans le cours de l'exercice 1890-91 pour la construction d'un brise-lames isolé, long de 50 pieds et large de 27 au sommet, et qui baigne dans 6 ou 7 pieds d'eau à mer basse, a été terminé l'année suivante; le brise-lames est en bois carré et entouré de pilotis jointifs sur les côtés et à l'extrémité du large.

Peu après le parachèvement des travaux, le lest est sorti des compartiments latéraux du côté est et subséquemment la construction s'affaissa à un pied du niveau des grandes mers à l'angle nord-est, et les compartiments du côté occidental se vidèrent à moitié.

Dans le cours de l'exercice 1892-93, on a refait le remplage du brise-lames et posé de grosses pierres sur des fascines du côté est pour en empêcher l'affouillement.

Jusqu'au 30 juin 1894, la somme de $250.03 a été employée à déposer du lest dans un des compartiments du côté ouest et dans plusieurs du côté est de la construction, à replacer et à boulonner les pièces de couronnement du côté occidental, enfin à mettre des galets sur les fascines à chaque extrémité ainsi que sur les pierres posées en 1892-93.

GRAND-ÉTANG.

Grand-Etang se trouve dans le comté d'Inverness, sur le golfe Saint-Laurent, à peu près à mi-chemin entre les ports de Margaree et de Chéticamp.

En décembre 1893, un contrat a été passé pour la construction d'ouvrages destinés à améliorer l'entrée de cet étang et partant à en faciliter l'accès aux bateaux de pêche et aux navires d'un faible tonnage. Les ouvrages consistent en deux jetées, espacées de 87 pieds, sauf à l'entrée où la distance qui les sépare n'est que de 44 pieds. Chacune des jetées comprend une construction en maçonnerie et en fascines de 135 pieds de long; une construction en maçonnerie et en fascines avec inclinaisons intérieures de 3 à 1, de 130 pieds de long; un caisson à parements ouverts de 100 pieds de longueur; enfin une tête en coffrage à parements jointifs de 30 x 40 pieds, dont la substructure se compose de bois préparé à la créosote. La partie du lit que couvrent les jetées a été creusée à une profondeur de 1 pied au-dessous du niveau des eaux basses.

A la clôture de l'exercice, les travaux étaient fort avancés.

Les dépenses jusqu'à cette date se sont chiffrées par $4,962.04.

HALIFAX, STATION DE LA QUARANTAINE

Quai à l'île de Lawlor.

L'île de Lawlor, station de la quarantaine pour le port d'Halifax, est situtée à cinq miles en ligne directe au sud-est de la cité. Sa longueur est de 1¼ mille et sa largeur de ½ de mille; le point le plus élevé de l'île est d'environ 80 pieds au-dessus des eaux hautes; elle est à mi-chemin entre l'extrémité mérid onale de l'île MacNab et la terre ferme sur le passage, dans la partie sud-est, qui donne dans le port d'Halifax. Elle est bien boisée, commodément située et admirablement adaptée à une station de quarantaine.

Dans le cours de l'exercice, le petit quai-débarcadère, long de 105 pieds et large de 15, du côté est de l'île, a été réparé à la journée au prix de $247.29. Les réparations se sont résumées à planter des pilotis neufs, à poser de nouvelles lisses et à renouveler complètement le tablier.

Comme il est nécessaire de permettre aux transatlantiques de débarquer commodément les passagers sur l'île et d'y subir la désinfection avant d'entrer au port, un contrat a été passé pour la construction d'un quai à l'angle nord-ouest de l'île.

Les travaux ont été terminés dans le cours de novembre 1893.

Le quai en question est fait d'un bout à l'autre en pilotis; il a 280 pieds de long, avec une tête à son extrémité extérieure de 400 pieds de longueur et 40 pieds de largeur, et baigne dans 27 pieds d'eau tout le long de sa façade, à eau basse.

Les chevalets de l'étrave, qui mesure 30 pieds de largeur, sont espacés de 10 pieds et se composent de 8 pilotis chacun, y compris les pilotis de liaison et de défense, les pilotis verticaux étant espacés de 5 pieds 10 pouces, centre à centre. Les chevalets de la tête du quai sont aussi espacés de 10 pieds et comprennent 10 pilotis chacun, les pilotis verticaux étant éloignés les uns des autres de 6 pieds 6 pouces entre les centres. Tous les chevalets, tant ceux de l'étrave que ceux de la tête, se trouvent solidement liés au-dessus du niveau des basses eaux. Les poutres du tablier mesurent 8 pouces sur 12; elles sont boulonnées aux lisses, dont les dimensions sont de 12 x 12 pouces, et couvertes de planches de 3 pouces d'épaisseur. Tout autour du quai, des défenses de 10 x 12 pouces ont été boulonnées à des intervalles de 5 pieds. Onze chevilles à boucles et 13 poteaux d'amarrage ont été posés, et du côté sud-est de la tête on a établi des marches à partir du niveau des basses eaux jusqu'au tablier, qui se trouve à 7 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Les grandes mers montent de 6 pieds, et les petites de 5.

Dépenses dans le cours de l'exercice, $5,202.50.

PORT DE HALL.

Le port de Hall, qui se trouve dans le comté de King, est un des ports à hautes eaux qui ont été établis sur la côte méridionale de la baie de Fundy. Il est situé à 65 milles à l'est du goulet de Digby et à environ 12 milles au nord-ouest de Kentville, chef-lieu et station principale sur la ligne du chemin de fer Windsor et Annapolis.

En 1885 et 1886, des réparations furent faites à la jetée occidentale qui sert de brise-lames, et en 1891-92 la façade du mur de soutènement, du côté est du port, fut reconstruite.

En novembre 1893, la somme de $100 a été employée à réparer les ouvrages.

PORT-AU-BOUCHE.

Port-au-Bouche se trouve dans le comté d'Antigonish, sur la rive sud de la baie Saint-George, entre le cap Jack et l'entrée septentrionale du détroit de Canso. C'est un port peu étendu, mais commode; il offre un abri sûr aux bateaux qui attendent un vent favorable pour traverser le détroit. Originairement il n'y avait à l'entrée que 4 pieds d'eau à marée basse, mais en 1877-78 une somme de $2,498.48 fut employée à creuser et à élargir le chenal.

En 1893-94, on a posé une ancre, une chaîne et une bouée en dedans de l'entrée pour permettre aux navires d'aller s'abriter dans le port lorsque le temps est mauvais. Dépenses de ce chef, $38.68.

La profondeur de l'eau dans le port, à marée basse, varie de 12 à 13 pieds. Les grandes mers montent de 4 pieds.

PORT DE JOHNSON.

Le port de Johnson (autrefois appelé Anse du Foin) est une branche du lac Grand Bras d'Or; il est éloigné de 10 milles du canal Saint-Pierre,et de 20 milles de la tête de la baie de l'Est.

En 1881, les habitants du district construisirent un quai de 40 pieds de long et 21 pieds de large du côté est de l'anse. En 1883–84, le ministère fit exhausser ce quai de 3 pieds, et une pile de 27 × 20 pieds fut établie contre la façade méridionale.

En 1886-87, des pilotis de défense furent enfoncés le long des façades latérales et du côté donnant sur le chenal, et l'espace compris entre la pile méridionale et le rivage fut remblayé.

En 1893-94, une somme de $759.76 a été employée à démolir l'ancienne partie de l'ouvrage sur une distance de 20 pieds à partir de la façade donnant sur le chenal, à construire un mur transversal en coffrage de 10 pieds de largeur, à ériger une pile s'étendant à 10 pieds au-delà de la façade primitive, et enfin à remblayer l'espace compris entre le mur transversal en coffrage et le rivage.

La profondeur de l'eau à marée basse, à la façade du large de la nouvelle construction, varie de 8 à 12 pieds, atteignant environ 13 pieds à une distance de 10 pieds au-delà de la façade du large.

L'ARDOISE.

L'Ardoise, comté de Richmond, se trouve du côté est de la baie Saint-Pierre, à environ 6 milles de l'entrée méridionale du canal Saint-Pierre.

Un brise-lames long de 400 pieds fut construit au large de la pointe Martin, en 1876–77,dans une profondeur de 5 à 10 pieds à mer basse; mais à cause de sa position exposée, il a été constamment avarié et il fut presque entièrement détruit en 1883.

Dans le cours de 1891, un contrat a été passé pour la reconstruction de ce brise-lames. La nouvelle construction se compose d'une charpente à encaissement longue de 400 pieds et large de 20 pieds, placé sur ce qui restait de l'ancien ouvrage, dans une profondeur d'eau variant de 1 à 4½ pieds à mer basse, à une hauteur d'un pied au-dessus des eaux hautes, et recouverte de pierre en talus ayant une inclinaison du côté des eaux hautes et aux extrémités de 3 à 1, et du côté intérieur de 2 à 1.

Toute la surface au-dessus du niveau des basses eaux est recouverte de pierres mesurant 15 pieds cubes, les espaces entre les pierres étant remplis de béton.

Peu de temps après le parachèvement des travaux, le brise-lames fut endommagé pendant une tempête du sud. Les pierres de revêtement,du côté de la mer, entre les niveaux des basses et des hautes eaux, furent plus ou moins dérangées, et à l'extrémité du large du talus inférieur, environ 50 verges cubes de lest ordinaire et 50 de pierres de revêtement furent emportées.

Plus tard, à l'extrémité du large du talus inférieur, d'autres pierres de lest furent emportées et les pierres de revêtement furent dérangées sur une distance d'à peu près 125 pieds de l'extrémité du large. On est actuellement à réparer ces avaries. Les travaux avancent rapidement.

Les dépenses, dans le cours de l'exercice, se sont chiffrées par $2,160.

LISMORE.

Lismore, dans le comté de Pictou, se trouve sur le détroit de Northumberland, à 10 milles à l'est de Merigomish, port le plus rapproché et à la même distance de la station de Merigomish sur le prolongement est du chemin de fer Intercolonial.

Un quai long de 197 pieds et large de 20 pieds a été commencé en 1886–87, et terminé l'année suivante.

En 1890-91 et 1891-92, ce quai a été prolongé sur une distance de 181 pieds, de sorte qu'il a à l'heure qu'il est 378 pieds de long. Il est construit en bois de grume, parfaitement lesté et protégé par des pilotis jointifs.

Dans le cours du dernier exercice, on a constaté que la pile extérieure s'était déplacée vers le large sur une distance d'environ 2 pieds, laissant un espace de 5 pieds entre les traverses. On lia cette pile au reste de l'ouvrage au moyen de pièces de bois d'équarrissage et de longuerines, le tout solidement boulonné. Les deux ouvertures de chaque côté furent remplies de pièces de bois, posées verticalement et attachées ensemble, et l'espace entre les traverses fut comblé avec des fascines et des pierres. Le coût de ces réparations s'est élevé à $99.50.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, à extrême eau basse, est de 3 pieds 9 pouces.

Les grandes marées montent de 4 pieds 6 pouces.

MABOU.

Le port de Mabou, dans le comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'Ile du Cap-Breton, à 6 milles au nord-est de Port-Hood.

Son entrée se faisait autrefois, à l'extrémité sud d'une chaîne de collines de sable, au moyen d'un chenal obstrué par un banc sur lequel il n'y avait que 4 pieds d'eau à mer basse.

En 1870, on fit un relevé et présenta un rapport sur le projet d'ouvrir un nouveau chenal à travers les bancs de sable à leur extrémité nord, et de fermer le chenal qui existait.

Les travaux furent commencés en 1872. Une jetée établie sur le côté sud du nouveau chenal, longue de 753 pieds, fut terminée en 1876, et la même année l'ancien chenal fut fermé. Presque tous les ans depuis 1876, on a employé des fonds à construire un barrage en fascines et en pierres, du côté sud près de l'extrémité du large de la jetée, à construire et à réparer le mur de soutènement du côté nord, à réparer la jetée et à la protéger au moyen de pieux jointifs; et, depuis 1885, à construire une levée en fascines et en pierres sur la batture du côté nord du chenal.

En décembre 1890, une partie de la jetée longue de 290 pieds, de 90 à 380 pieds à partir de l'extrémité du large, a été emportée, et les autres 90 pieds plus ou moins avariés. Le mur de soutènement du côté nord du chenal a été détruit il y a plusieurs années.

En 1890-91, un barrage en fascines et en pierres, long de 250 pieds et large de 10 au sommet, a été construit, entre la tête de la jetée et les bancs de sable, et la levée en fascines et en pierres, qui s'étendait alors à 1,087 pieds au-delà de la tête de la jetée, a été exhaussée presque au niveau des hautes eaux d'un bout à l'autre.

Dans le cours de 1891-92, une somme considérable a été employée à prolonger et exhausser la levée en fascines et en pierres du côté sud du chenal, à construire des éperons du côté nord pour faire amasser le sable et le gravier, et former ainsi une protection naturelle contre un banc d'argile dangereux ; les travaux en fascines et en pierres du côté sud ont été prolongés sur une distance de 600 pieds, à une profondeur d'eau variant de 9 à 6 pieds. L'extrémité inférieure était laissée un peu au-dessus de la marque de l'eau basse et l'extrémité du large à environ 2 pieds au-dessous. Une levée en fascines et en pierres de 60 à 20 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 5 pieds a aussi été construite, s'étendant en dedans à 380 pieds de la tête primitive de la jetée et au large sur la levée en fascines et en pierres sur une distance d'environ 120 pieds ; le reste de la tête de la jetée a été enlevé, et 4 éperons ont été construits du côté nord du chenal sur une longueur respective de 55, 40, 45 et 55 pieds, sur une largeur de 5 pieds et à une hauteur de 5 pieds. Ces éperons ont été construits au moyen de pilotis enfoncés deux à deux, à 5 pieds de distance, les espaces remplis de fascines et assujettis par des traverses sur la tête de chaque deux pilotis.

Dans le cours de l'exercice 1892-93, on a prolongé les éperons du côté nord du chenal, deux sur une distance de 20 pieds et les deux autres sur une distance de 40 pieds, et l'on a construit un nouvel éperon de 45 pieds de longueur.

En 1893-94, la somme de $2,499.07 a été appliquée à exhausser l'ouvrage en fascines et en pierres du côté méridional du chenal, ainsi qu'à réparer et à prolonger les éperons du côté septentrional. L'ouvrage en fascines et en pierres a été exhaussé de 2 pieds sur une distance de 500 pieds à partir d'un point éloigné de 100 pieds de la tête pri-

mitive de la jetée, et de 2 à 3 pieds sur une autre distance de 400 pieds. Deux des éperons ont été prolongés de 15 pieds chacun ; 3 pilotis ont été enfoncés à l'extrémité du large de chacun des 4 éperons, et les fascines dans certaines parties des 3 éperons du large ont été remplacées plusieurs fois.

MAITLAND.

Le village de Maitland, comté de Hants, est situé sur le côté ouest de l'embouchure de la rivière Shubénacadie qui se déverse du côté sud de la tête de la baie de Cobequid, prolongement oriental du bassin de Minas.

En mai, juin et juillet 1893, la somme de $592.90 a été employée à réparer le quai public que le ministère fit construire il y a 20 ans. Le tablier a été refait à neuf d'un bout à l'autre, et environ 20 nouvelles défenses ont été posées.

ANSE DE MÉTÉGHAN.

L'anse de Météghan se trouve dans le comté de Digby, sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, à environ 20 miles au nord de Yarmouth et à 40 milles au sud-ouest de Digby, le chef-lieu du comté. Les ouvrages, en cet endroit, comprennent un quai public et un brise-lames destiné à le protéger.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $2,627.54 a été employée à réparer le quai d'un bout à l'autre ; la pile du large, qui mesure 50 pieds de long, a été lestée à neuf et on y a posé une palissade; le dessus et le derrière de l'autre partie de la construction ont été reconstruits sur une longeur de 160 pieds, et les défenses ainsi que les pièces de couronnement en ont été renouvelées sur une longueur de 260 pieds.

ANSE DE M'NAIR.

L'anse de McNair, comté d'Antigonish, se trouve sur la rive ouest de la baie Saint-George, à 2 milles au sud du Cap-George.

Un brise-lames long de 400 pieds a été construit du côté nord de l'anse en 1872-73. En 1875, l'extrémité du large qui avait baissé, a été exhaussée à sa hauteur primitive. En 1878, on fit des réparations et l'on construisit une nouvelle pile à l'extrémité du large.

En 1879, la construction fut emportée par la glace à venir jusqu'à 100 pieds de l'extrémité de terre et à une profondeur de 6 à 3 pieds au-dessous des eaux basses. Dans le cours de l'été de 1883, on reconstruisit 70 pieds du brise-lames et, dans le cours de l'hiver de 1884, on le prolongea de 94 pieds.

Au mois d'avril 1884, le prolongement de 94 pieds fut considérablement avarié par la glace et subséquemment emporté.

Un contrat fut passé en 1887 pour la reconstruction du brise-lames sur une étendue de 160 pieds, et les travaux furent terminés en 1888.

La nouvelle construction a 32 pieds de largeur au sommet et une façade ayant une inclinaison de 1 à 1 au-dessus des eaux basses, du côté de la mer et à l'extrémité du large. Elle fut assise sur un fond dragué de 12 pieds à eau basse et à l'extrémité du large, à 6 pieds à l'extrémité inférieure.

Les façades du côté de la mer et de l'extrémité du large ont été protégées au moyen de pilotis jointifs. En 1890-91, le tablier et les longuerines sur une distance d'environ 70 pieds de la partie inférieure du brise-lames ont été renouvelés, et on a fait l'acquisition de 125 pilotis pour remplacer les pilotis jointifs de la construction du large ; mais on ne s'en est pas servi.

Dans le cours de l'exercice 1892-93, la somme de $1,299.62 a été employée à poser un talus en pierre sur le côté qui fait face à la mer du prolongement de 160 pieds, sur une distance de 110 pieds à partir de l'extrémité inférieure, ou jusqu'à un point à 50 pieds de l'extrémité du large.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $3,212.37 a été appliquée à augmenter le talus commencé en 1892-93, à démolir et à reconstruire avec façades verticales l'extrémité du large de l'ouvrage et à y poser 43 pilotis jointifs préparés à la créosote. On a employé une autre somme de $487.35 à achever de protéger l'ouvrage et à se procurer à peu près 400 pieds linéaires de bois d'équarrissage pour

la construction d'une digue destinée à empêcher le sable d'être entraîné sur le brise-lames, à son extrémité inférieure.

Les grandes marées montent de 4 pieds.

NEW-HAVEN.

New-Haven est un poste de pêche situé dans le comté de Victoria, à la tête d'une petite anse qui se trouve sur la côte orientale de l'extrémité nord du Cap-Breton, à peu près à mi-chemin entre la baie Ingonish et la baie Aspy.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, une somme de $635.12 a été employée à élargir et à améliorer le débarcadère des bateaux de pêche que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse fit construire en 1873-74, ainsi qu'à reconstruire et à prolonger les ouvrages de protection du côté sud.

NYANZA.

Nyanza, comté de Victoria, est un établissement situé entre les rivières du Milieu et Baddeck, sur la baie des Sauvages,—bief du lac Bras-d'Or connu sous le nom de chenal Saint-Patrice,—à 7 milles de Baddeck, le chef-lieu du comté, et à 11 milles de Whycocomagh.

En novembre 1893, un contrat a été passé pour la construction d'un quai en fascines qui devra avoir une longueur de 136 pieds et baigner dans 12 pieds d'eau à eau basse. A la clôture de l'exercice, l'entrepreneur s'était procuré les matériaux et était prêt à se mettre à l'œuvre.

ILE DE PICTOU.

L'île de Pictou, dans le détroit de Northumberland, est à environ 10 milles au nord-est de l'entrée du port de Pictou; sa longueur est de 5 milles et sa largeur de 1½ mille.

Il y a deux quais du côté méridional de l'île : un près de l'extrémité ouest, et un connu sous le nom de "quai de l'est" près du centre.

Le quai de l'ouest a été commencé par le gouvernement provincial. Le ministère des travaux publics le répara et le renforcit en 1880, et le prolongea de 62 pieds 6 pouces en 1887-88. En 1891-92, un prolongement de 50 pieds a été terminé, à l'exception du couronnement, d'un peu de lest et quelques défenses.

Le quai de l'est a été commencé par le ministère en 1882-83 et prolongé de 100 pieds en 1887-88. En 1891-92, l'extrémité du large a été partiellement réparée et un prolongement de 60 pieds a été construit jusqu'à moins de 6 pieds de la hauteur requise.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, la somme de $1,111.92 a été employée à achever les travaux de prolongement des quais de l'est et de l'ouest.

Des réparations ont aussi été faites au quai de l'est.

La profondeur de l'eau à marée basse, à l'extrémité du large des quais de l'est et de l'ouest, est respectivement de 4 pieds 6 pouces et 4 pieds 9 pouces.

Les grandes marées montent de 6 pieds.

PORT-MEDWAY OU DOCK-COVE.

Dock-Cove, comté de Queen, est une petite anse située à l'embouchure de la rivière Medway, à environ 2½ milles en amont du village de Port-Medway, et à l'extrême tête de la navigation. Dans cette anse se trouvent un quai et un entrepôt peu considérables, appartenant à la compagnie de pulpe de bois et de papier de la Nouvelle-Ecosse.

Dans le cours du dernier exercice, on a dépensé une somme de $200 pour aider à débarrasser l'entrée de l'anse de quelques-uns des récifs et des cailloux qui offraient le plus de danger, afin de diminuer dans une certaine mesure les risques que courent les navires approchant ou partant du quai.

INGONISH-SUD.

La baie d'Ingonish, comté de Victoria, se trouve sur la côte nord-est du Cap-Breton, à mi-chemin entre le port de Sydney et le Cap-Nord. Elle est divisée en deux parties—connues respectivement sous les noms de "baie du Nord" et "baie du Sud,"—par la Tête du Milieu, péninsule étroite, rocheuse et escarpée, de plus de 2 milles de longueur.

A la tête de la baie du Sud, il y a un étang considérable, séparé de la mer par une plage de galets, où il existait autrefois un chenal peu profond, que les bateaux de pêche ne pouvaient traverser qu'à eau haute.

En 1873, le ministère fit creuser le chenal en question à une profondeur de 15 pieds et le fit élargir de 60 à 200 pieds. On protégea aussi le côté nord du chenal au moyen d'une construction en coffrage de 700 pieds de longueur pour permettre aux navires d'avoir accès à l'étang qui a une superficie d'environ 40 acres et offre un port sûr et commode.

Par suite de la position exposée de la localité, le brise-lames en coffrage de cet endroit a été très endommagé, une partie en ayant été emportée, et le chenal a aussi beaucoup souffert, sa largeur étant descendue à 100 pieds ; mais il reste une profondeur de 13 pieds 6 pouces d'eau à marée basse.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, une somme de $1,443.73 a été employée à construire un quai près de l'entrée du port. Ce quai comprend une pile en coffrage de 31½ pieds de large au sommet et 37½ pieds de long, avec un abord de fascines et de pierres de 45 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au sommet.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, à extrême eau basse, est de 8 pieds 6 pouces, et à une distance de 10 pieds au delà de l'extrémité, de 16 pieds 3 pouces. Les grandes marées montent de 5 pieds.

ANSE DES TROIS ILES.

L'anse des Trois-Iles, comté de Richmond, est située sur la rive orientale de la baie de Chédabouctou, à 2 milles à l'est de l'entrée de la baie Saint-Pierre.

L'entrée de l'anse est obstruée par une barre d'argile couverte de gravier de 400 pieds de largeur ; cette barre est en partie à sec à eau basse.

En 1893-94, on a employé une somme de $271.45 à pratiquer une tranchée de 20 pieds de largeur à travers la barre, sauf sur une étendue d'environ 40 pieds du côté extérieur où il y a un espace de 12 pieds de large, et à la creuser de manière à obtenir une profondeur d'eau de 1½ pied, à extrême marée basse, sur toute la longueur.

Pour porter la largeur du chenal à 20 pieds d'un bout à l'autre et augmenter sa profondeur à 2 pieds à extrême eau basse, il faudra environ $200.

Les grandes marées montent de 4 à 5 pieds.

POINTE BLANCHE.

La Pointe-Blanche est un petit établissement de pêche situé dans le comté de Queen, à 6 milles à peu près de Liverpool, le chef-lieu. Un brise-lames fut construit en cet endroit il y a plus de 25 ans, par les habitants de la localité, auxquels le gouvernement provincial accorda des subventions. Ce brise-lames, qui protège les bateaux de pêche, est formé d'un caisson rempli de pierres de 180 pieds de longueur, de 10 à 20 pieds de largeur et d'environ 13 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

En 1878, le ministère des travaux publics fit prolonger l'ouvrage et enlever de gros cailloux qui se trouvaient dans l'espace abrité, et en 1879 le brise-lames en question fut renforci et réparé.

En 1882-83, la partie du large de l'ancienne construction, qui avait été complètement démolie pendant une tempête, fut rebâtie et des réparations furent faites à d'autres parties du brise-lames. En 1884, l'on fit faire d'autres réparations.

En 1886, l'on constata que les piles du large avaient été emportées et que le lest qu'elles contenaient ainsi qu'une partie du talus en pierre du côté de la mer avaient été entraînés dans l'espace abrité par le brise-lames. La somme de $470.53 fut employée à enlever les décombres et à clore l'extrémité de la construction qui avait été avariée. Dans le cours de l'exercice suivant, une autre somme fut appliquée à la même fin.

En 1888-89, la somme de $2,449.46 fut utilisée à reconstruire le coin méridional du côté du large sur une longueur d'environ 10 pieds et à le remplir de lest ; à poser des pilotis jointifs du côté du large sur une étendue d'à peu près 12 pieds ; à renouveler le tablier en partie, et à déposer environ 70 tonnes de blocaille pesante le long du côté du large de l'ouvrage pour le protéger contre les vagues.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

CAMPBELLTON.

QUAI DE DÉLESTAGE.

Campbellton, comté de Ristigouche, ville florissante et station sur la ligne de l'Intercolonial, est située du côté sud de la rivière Ristigouche, à environ 15 milles en amont de Dalhousie, chef-lieu, où cette rivière se jette dans la baie des Chaleurs.

C'est une station importante du chemin de fer Intercolonial, de même qu'une petite ville florissante et progressive où il se fait un commerce de bois considérable.

Campbellton est pratiquement à la tête de la navigation, bien que la marée se fasse sentir à 9 milles plus loin en amont, mais les battures et les sinuosités du chenal y empêchent la navigation. Sauf à la "Traverse," environ 4 milles en aval de Campbellton (où la profondeur de l'eau n'est que de 12½ pieds), on peut creuser un chenal de 18 pieds de profondeur à mer basse jusqu'à Campbellton, ce qui, avec l'aide de la hausse des grandes mers à 10½ pieds et des petites mers à 7 pieds, donne une bonne profondeur d'eau pour la catégorie de vaisseaux qui naviguent dans ces parages et qui sont généralement des barques de 400 à 900 tonneaux. Le plus grand nombre arrivent sur lest; et la question de savoir comment disposer de ce lest offre beaucoup de difficulté, vu qu'il n'y a pas de lieu commode pour le déposer.

Cependant, pour remédier à cette lacune, un contrat a été passé le 23 avril 1889 pour la construction d'un quai de délestage. Ce quai, qui a été terminé le 30 août 1890, se compose d'une pile isolée de 140 pieds de longueur sur 35 pieds de largeur au sommet, avec une profondeur de 18 pieds d'eau à l'extrême eau basse des grandes marées.

Dans le but de relier ce quai de délestage à l'extrémité inférieure ou orientale du quai de Ferguson et le raccorder ainsi avec le chemin de fer Intercolonial, dont un embranchement s'étend jusqu'au quai de Ferguson, le 22 juin 1892 l'on a passé un contrat pour la construction d'un ouvrage de 110 pieds de long et 35 pieds de large au sommet. Les travaux ont été achevés le 13 octobre 1893. Cette construction comprend un caisson à parements jointifs, dont tous les compartiments extérieurs ont été parfaitement lestés; les compartiments intérieurs, sauf sur une hauteur de 3 pieds à partir du fond, ont été laissés vides pour que les navires y déposent leur lest. A cette fin des trappes ont été posées et une ouverture pratiquée dans le tablier.

DÉBARCADÈRE.

Il y a quelques années, le conseil municipal de Campbellton céda au ministère un emplacement où devaient être établis un débarcadère et un abord pour les steamers-traversiers faisant le service entre Campbellton et Cross-Point, sur la rive nord de la rivière Ristigouche. En 1889-90, le ministère fit construire un débarcadère de 116 pieds.

En 1891–92, le débarcadère en question fut prolongé de 250 pieds.

Les travaux exécutés se composent de quatre piles en charpente à encaissement longues de 50, 20, 20 et 100 pieds respectivement, de 3 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune traversées par 4 longuerines de 10 x 12 pouces, le tout recouvert d'un tablier en madriers de 4 pouces. Les trois premières piles et toutes les travées ont 20 pieds de large du côté extérieur de la lisse à l'autre; la quatrième pile ou pile du large a 30 pieds de largeur sur une distance de 40 pieds, tandis que le reste, soit la partie en déclin, a une largeur de 20 pieds.

Dans le but d'améliorer ce débarcadère, la partie inclinée a été prolongée au cours du dernier exercice, sur une distance de 40 pieds, et une jetée de protection ou pile d'amarrage de 80 pieds de long a été construite du côté occidental au prix de $1,150.52.

Les grandes mers montent de 9 pieds et les petites de 6.

CAP-TOURMENTE.

Les ouvrages du Cap-Tourmente, comté de Westmoretand, contruits entre 1886 et 1892, pour faciliter le trafic interprovincial, forment un port artificiel à l'extrémité d'une péninsule qui est le point le plus rapproché, en Canada, de l'Ile du Prince-Edouard.

Ces ouvrages comprennent une jetée en droite ligne de 2,500 pieds de longueur avec un coude et un éperon longs de 400 pieds chacun, embrassant un bassin d'un peu plus de 24 acres d'étendue dont la profondeur extrême à mer basse est de 15 pieds, ou de 22 pieds 8 pouces à mer haute. A partir de terre, sur une distance de 1,500 pieds, la jetée se compose d'une levée en pierre large de 20 pieds au sommet, dont l'inclinaison est de 2 à 1 ; les autres 1,200 pieds sont en charpente à encaissement à joints plats, large de 30 pieds. Le coude et l'éperon sont aussi en charpente à encaissement, mais la largeur de la base jusqu'à la ligne de l'eau basse est de 40 pieds en diminuant à 30 pieds au couronnement de la construction, présentant une inclinaison bordée en bois franc au nord et à l'est.

Un embranchement de chemin de fer, de 30 milles de long, relie la jetée au chemin de fer Intercolonial, à Sackville.

Comme les rails du chemin de fer étaient exposés à être détachés de la levée en pierre par les vagues, dans le cours de l'exercice 1893-94 ils ont été exhaussés de 2 pieds ; le sommet de l'ouvrage a été planchéié et la communication établie avec la charpente à encaissement au moyen d'une rampe de 200 pieds de long. Un entrepôt de 30 x 15 pieds, avec fondation en coffrage de 40 x 5 pieds, a été bâti ; une cale a été établie et des échelles ont été posées à l'intérieur du port, l'entrepôt et la cale se trouvant protégés contre les vagues par un caisson de 4 pieds de hauteur.

La façade inclinée de la jetée, qui avait été avariée par les tarets, a subi des réparations.

Les dépenses se sont élevées, dans le cours de l'exercice, à $5,656.33.

FORT DUFFERIN.

Fort-Dufferin est situé dans le comté de Saint-Jean, sur la pointe du Nègre, à l'entrée occidentale du port de Saint-Jean.

La pointe a environ 60 pieds de haut au-dessus du niveau des hautes eaux. Il y a quelques années, le gouvernement britann que y fit construire une batterie, qui a été entretenue depuis par le gouvernement canadien. Cette pointe, formée d'argile, de sable et de pierre, a été constamment minée par la mer, et des éboulements se sont produits dont quelques-uns assez sérieux pour mettre le fort en danger. Pour le protéger, le ministère des travaux publics fit construire, en 1882, un mur de soutènement en bois de 430 pieds de long, s'étendant vers l'est jusqu'à l'extrémité inférieure de brise-lames de la pointe du Nègre.

En 1883 et 1890, ce mur fut prolongé sur une distance de 403 pieds, et en 1887 l'ouvrage primitif, qui avait été avarié, fut reconstruit sur une longueur de 205 pieds. Dans le cours du dernier exercice, la somme de $1,249.46 fut employée à rebâtir et à élargir l'ouvrage primitif sur une étendue de 90 pieds, et à réparer toute la construction en général. Des pièces de bois qui avaient été brisées et une certaine quantité de lest qui avait été emportée ont été remplacées ; la palissade, le doublage, etc., ont été réassujettis, et de nouvelles courbures ont été posées. La construction est maintenant en assez bon état, mais il faudra y déposer encore du lest et la prolonger davantage sur une étendue de 150 pieds vers l'est.

ILE DE GRAY.

L'île de Gray, comté d'Albert, est située sur la rive occidentale de la rivière Petitcodiac, à environ deux milles au nord du village d'Hillsboro. Ce n'est pas à proprement parler une île, mais une colline de gravier s'étendant sur le bord de la rivière et s'élevant en environ 20 pieds au-dessus du niveau général des terrains marécageux du voisinage. Il se fait de cette île un commerce maritime assez considérable, car c'est le principal port de la région qui est muni de bons quais auxquels on arrive par le chemin public et par chemin de fer, embranchement qui s'étend de la ligne-mère du chemin de fer du comté d'Albert jusqu'aux quais.

Cependant, il est difficile et dangereux, à certains moments, pour les gros vaisseaux, d'arriver à ces quais ou d'en partir, et on éprouve de grandes difficultés à les retenir aux quais quand la mer baisse ; en conséquence l'on décida de faire construire un brise-lames, long de 300 pieds, pour les protéger. Les travaux furent terminés en 1891-92.

Les premiers 100 pieds ou la partie inférieure de la construction se compose d'une simple levée d'argile, large de 5 pieds au sommet, ayant une inclinaison de chaque côté de 1 dans 1. Les 100 pieds suivants sont construits en bois rond à encaissement, à joints ouverts, ayant une largeur de 15 pieds au sommet, avec une inclinaison de 1 dans 4 de chaque côté ; les 50 pieds suivants sont construits de la même façon que ceux qu'on vient de décrire en dernier lieu, sauf que les pièces longitudinales du côté nord ou supérieur sont en bois carré, et la façade est bordée d'espars en épinette de six pouces d'épaisseur, la base étant construite verticalement et son côté nord ou supérieur protégé par des pilotis jointifs. Les 50 pieds du large ont une largeur de 25 pieds au sommet ; de cette section, 30 pieds, ont une inclinaison de 1 dans 12 à l'extrémité, de 1 dans 4 du côté nord, et de 1 dans 2 du côté du sud ou côté inférieur, la base étant construite verticalement et protégée de chaque côté et à l'extrémité par des pieux jointifs, et la partie supérieure de la construction par un bordage en épinette et en bois franc.

Des tabliers à délestage ont été établis aux hauteurs voulues, et l'on s'est procuré assez de lest pour remplir à peu près la motié de la construction.

En juillet 1893, la somme de $400 a été appliquée à restaurer une partie de la levée d'argile qui avait été avariée par les vagues à l'époque des grandes marées, et à protéger toute la façade septentrionale avec du doublage. En outre, aux endroits où le brise-lames avait tassé par suite du peu de solidité de la fondation, l'ouvrage a été exhaussé à son niveau primitif.

NÉGUAC-INFÉRIEUR.

Néguac, comté de Northumberland, est situé près de l'entrée septentrionale de la baie de Miramichi, à environ 35 milles à l'est de Newcastle et à quelques 20 milles au sud de Tracadie. Il s'y trouve un bon lieu d'abri sûr pour les bateaux et les petits vaisseaux; et comme ce port est situé au centre d'un des meilleurs fonds de pêche du golfe Saint-Laurent et que le sol de cette région est excellent et la population du pays environnant est nombreuse, il se fait, de cette localité, un commerce considérable, principalement par eau. Un vapeur de la compagnie de navigation à vapeur de Miramichi, navigue tous les jours entre Néguac, Chatham, Newcastle et d'autres endroits situés sur la baie et la rivière.

Les moyens de quaiage à Néguac se composent d'une pile isolée, construite il y a quatre ans par la compagnie de navigation à vapeur aidée du gouvernement local, et à laquelle on arrive par une passerelle posée sur des chevalets, ce qui nécessite le transport à bras ou par bateaux de tout le fret destiné aux vapeurs ou aux autres vaisseaux qui viennent y chercher un chargement. Afin de mieux accommoder ce commerce considérable, un contrat a été passé le 14 avril 1892 pour la construction d'un quai public, composé d'un abord long de 370 pieds, de 19 piles de 20 pieds chacune, d'une pile du large ou débarcadère de 40x62 pieds, soit en tout une longueur de 1,190 pieds. Les travaux commencèrent au mois de juillet 1892 et se continuèrent de temps à autre jusqu'au 11 novembre, époque où ils cessèrent jusqu'au printemps.

Dans le cours du dernier exercice, les travaux ont été continués, et terminés le 30 mai 1894.

BRISE-LAMES DE LA POINTE-DU-NÈGRE.

Le port de Saint-Jean, sur la rive nord de la baie de Fundy, est l'estuaire de la rivière Saint-Jean et il se trouve à la tête d'une petite baie ; la distance entre " Red-Head " et la " Pointe-du-Nègre," des côtés est et ouest de l'embouchure étant de 2½ milles. L'île-aux-Perdrix qui se trouve un peu plus d'un demi-mille en dehors de la ligne des endroits susnommés, divise l'entrée du port en deux chenaux. Pendant les vents du nord-ouest la mer est brisée par la pointe de Mispec (qui a une direction sud inclinant vers l'ouest, à deux milles de Red-Head) et par des battures entre Red-

Head et le chenal principal ou chenal de l'est. Les vents du sud-ouest lancent une mer considérable par le chenal de l'ouest, ce qui faisait que les vaisseaux avaient des difficultés à rentrer dans le port, vu qu'il y avait pour eux danger d'être jetés sur le *Foul Ground*, du côté est du chenal principal.

Dans le cours de 1874-75 les ingénieurs du département firent un examen minutieux du port, et au printemps de 1875 un brise-lames long de 2,250 pieds, pour fermer partiellement le chenal de l'ouest, fut commencé et terminé en septembre 1877. Dans le cours du mois de novembre suivant, ce brise-lames fut assailli par une violente tempête; les pierres formant les talus s'affaissèrent dans une certaine mesure, et quelques pièces du tablier furent emportées. En 1878, une quantité de grosses pierres furent posées sur les talus.

En février 1879, après avoir, au cours d'une forte tempête, résisté aux vagues pendant 24 heures, l'ouvrage finit par céder et la superstructure fut balayée sur une longueur de 1,300 pieds et jusqu'à 2 à 4 pieds au-dessous du niveau des eaux hautes. Dans le cours des années 1880 et 1881, des réparations furent faites et l'on plaça de grosses pierres sur les talus. En 1882, 1883, 1884 et 1885, l'on continua à restaurer la construction; mais au mois de novembre 1885, les travaux furent suspendus, l'entrepreneur s'étant déclaré incapable de continuer. Ils furent repris en 1886 et terminés en janvier 1887.

En 1891, 1892 et 1893, la somme de $21,851.22 fut employée à effectuer des réparations, notamment à poser de grosses pierres sur les talus. En 1893-94, une somme de $1,398.71 a été appliquée à remplacer le talus autour de l'extrémité du large de l'ouvrage et à recouvrir la fondation du phare qui se trouvait exposée.

POINTE-DU-CHÊNE.

La Pointe-du-Chêne, port de Shédiac, comté de Westmoreland, terminus oriental de l'Intercolonial et principal point de raccordement avec les ports du golfe Saint-Laurent et de l'Ile du Prince-Edouard, est située du côté oriental du détroit de Northumberland, à mi-chemin, environ, entre l'entrée du port de Richibouctou, au nord, et la baie Verte, au sud.

Pour protéger le quai du chemin de fer qui, dans plusieurs circonstances, avait subi des avaries durant des tempêtes de l'est, le ministère, en 1875, construisit un brise-lames détaché, long de 600 pieds qui abritait l'extrémité du large du quai, et qui, en 1879-80, fut relié au quai au moyen d'une construction longue de 200 pieds et formant un lieu pour y déposer du lest; et pour agrandir cette nouvelle construction et protéger la partie inférieure du quai du chemin de fer, on prolongea, en 1881-82, le brise-lames de 600 pieds.

Les 600 pieds du large du brise-lames construit en 1875, considérablement affaiblis par le travail du taret, furent détruits par une tempête qui survint dans l'automne de 1891, et un contrat pour sa reconstruction fut passé le 17 juin 1893.

Les matériaux nécessaires furent délivrés dans le cours de l'automne et de l'hiver suivants. Les travaux, commencés dans les premiers jours de mars 1894, étaient à moitié terminés à la fin de l'exercice.

QUACO.

La baie de Quaco se trouve sur la côte nord-est de la baie de Fundy, à environ 30 milles à l'est du port de Saint-Jean.

Une petite rivière se décharge à l'extrémité orientale de la baie, et les brise-lames, longs de 300 pieds chacun, érigés de chaque côté de l'embouchure de la rivière, forment un port de refuge. Ce port est assez accessible seulement aux vaisseaux de cabotage et aux goélettes qui viennent s'y charger de bois, etc., ou s'y abriter pendant environ 6 heures chaque marée; mais vu le mouvement de la marée qui est d'environ 30 pieds, il est à sec à mer basse.

Ces brise-lames ont été endommagés et réparés en 1892-93.

Au mois de janvier 1893, la façade du large du brise-lames occidental fut emportée pendant une tempête; elle a été remise en bon état dans le cours du dernier exercice, ce qui a entraîné une dépense de $1,000.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

La rivière Saint-Jean proprement dite, qui a une longueur de 450 milles, prend sa source dans la province de Québec et l'Etat du Maine à un maximum d'altitude d'à peu près 2,158 pieds au-dessus du niveau de la mer. Elle entre dans le Nouveau-Brunswick à son confluent avec le Saint-François, et après avoir parcouru cette province sur une distance de près de 300 milles, se jette dans la baie de Fundy, à Saint-Jean. Elle reçoit plusieurs tributaires, dont quelques-uns sont très imposants, entre autres, la rivière Saint-François, la rivière Madawaska, la rivière Verte, la Grande-Rivière, la rivière du Saumon, ainsi que les rivières Aroostook, Tobique, de la Presqu'île, Meduxnikeag, de l'Anguille, Nackawick, Keswick, Naswack, Oromocto, Jemseg (Grand Lac), Washademoak, Belleisle et Kennebeccasis.

Le bassin total de la rivière, de sa source à son embouchure, est d'environ 26,000 milles carrés, superficie presque égale à celle de toute la province du Nouveau-Brunswick, mais un peu plus seulement de la moitié de la province est arrosé par ce cours d'eau. La décharge moyenne de la rivière Saint-Jean est portée à 2,500 pieds cubes par minute. La rivière est considérée comme navigable, pour les navires tirant 15 pieds d'eau, sur une distance de 50 milles à partir de son embouchure; mais on n'a encore aucune donnée certaine sur ce point.

Cette rivière présente trois phénomènes remarquables: les grandes chutes, les chutes de marée et les crues annuelles. Bien qu'en été le cours d'eau douce, à partir de Woodstock jusqu'à Frédéricton, ait 600 pieds de large et s'élargisse davantage après avoir atteint le niveau de la marée, l'embouchure proprement dite ou la gorge rocheuse, qui a 400 verges de long immédiatement à la tête du port de Saint-Jean, ne mesure que 400 pieds de largeur à eau haute ordinaire. En ce dernier endroit se trouvent les célèbres chutes ou rapides de marée.

Aux grandes chutes, à 223 milles de la mer, la rivière dans tout son volume plonge perpendiculairement, d'une hauteur de 70 à 80 pieds, dans un ravin profond de 250 pieds de large, à peu près semblable à la passe étroite de Saint-Jean. Flanqué sur une distance de près d'un mille de falaises abruptes, le courant s'élance du pied des chutes avec une force excessive, creusant des trous profonds dans le lit rocheux du chenal.

Dans le port de Saint-Jean les grandes marées montent de 26 pieds. Aux quais des steamers qui naviguent sur la rivière, à un mille plus haut, et juste en amont des chutes de marée, le niveau de la rivière à l'époque des crues est de 17 pieds, soit 8 pieds au-dessus des eaux basses, tandis que l'été la rivière n'atteint que 3 pieds de hauteur.

A Oromocto, à 73 milles de la mer et à 17 milles en aval de la tête de la marée, où la crue des eaux est d'environ 12 pouces, la rivière a atteint, au printemps de 1887, un pont de 20 pieds au-dessus du niveau des basses eaux. A Andover, à 200 milles de la mer et 106 en amont de la marée, la rivière, à l'époque des crues, monte de 27 pieds au-dessus de son niveau d'été. Par contre, les rivières Tobique et Saint-François ne montent que de 9 et 6 pieds respectivement. Après la première crue due à la fonte des neiges dans les bassins de la rivière Kennebeccasis, de la baie Belleisle et de la rivière Washademoak, une seconde crue survient, causée par l'eau de la rivièrs principale, qui est alimentée par des sources situées plus au nord et où par conséquent la neige est plus lente à fondre. Le port de Saint-Jean est ouvert toute l'année, mais la rivière est couverte de glace à partir de novembre jusqu'à avril. Ordinairement, l'eau commence à monter au commencement d'avril; elle atteint son plus grand point d'élévation dans les premiers jours de mai, et se maintient à un haut niveau pendant 2 ou 3 semaines.

La débâcle a lieu peu de temps avant l'époque des plus fortes crues. Vers le milieu ou la fin de juillet, l'eau se trouve à son bas niveau d'été, qu'elle conserve pendant 60 à 70 jours, sauf les variations produites par les pluies.

Il se fait sur cette rivière un commerce de transport considérable en fait de houille, céréales et bois de chauffage et de construction.

La rivière peut se diviser en trois sections:—

1. De Saint-Jean à Frédéricton, section navigable pour les steamers et les voiliers tirant 11 pieds d'eau, à marée basse. Les principaux obstacles à la navigation dans

ces parages, les hauts-fonds d'Oromocto, donnent, à l'heure qu'il est, environ 9 pieds d'eau.

2. De Frédéricton à Woodstock, distance d'environ 65 milles, section navigable pour les navires tirant 3½ pieds d'eau, à marée basse. On n'a que peu de données concernant cette partie de la rivière. Les obstacles à la navigation sur cette section, en sus des cailloux que l'on rencontre en quelques endroits, sont des hauts-fonds formés de gravier ou de pierres. Les principales barres sont celles de Springhill et de l'île de l'Ours, tandis que les barres de Knapp, de Perley, de Coac, de Nackawick, de Meductic, de Belvisor, de Moore, de Bett, de Dibble et de Bedell constituent, à ce qu'on dit, des obstacles de peu d'importance. Après s'être divisée, en amont de Springhill, en deux chenaux principaux et s'être élargie de 350 verges à un mille et demi, la rivière devient parsemée d'îlots et de hauts-fonds. Deux hauts-fonds de gravier, connus sous les noms de barres de Russell et de la Chapelle, d'une longueur totale de 2,100 pieds, devraient être enlevés. A l'île de l'Ours, 25 milles en amont de Frédéricton, par suite d'une autre division de la rivière en trois chenaux d'une largeur totale de 600 verges, il s'est formé un haut-fond de gravier et de pierre de 4,400 pieds de long et ne donnant que 21 pouces d'eau à marée basse ; puis les chenaux se réunissent, et la rivière n'a que 150 verges de largeur.

3. Le haut de la rivière, comprenant, avec les tributaires, toute la partie du cours d'eau en amont de Woodstock. Les steamers d'un faible tonnage remontaient autrefois la rivière jusqu'aux Grandes Chutes ; aujourd'hui la navigation, toujours difficile à cause de la force du courant, est abandonnée en amont de Woodstock partout où des chemins de fer ont été établis.

Section 1.

Oromocto.—A 10 milles en aval de Frédéricton et 74 milles en amont de Saint-Jean, la rivière s'élargit de 500 verges ; sa largeur normale a un mille et quart entre les rives. Cet élargissement de la rivière et la distribution des eaux entre trois chenaux d'une largeur totale de 1,100 verges, formés par les îles d'Oromocto et de Thatch, expliquent suffisamment la présence des hauts-fonds dans ces parages. On ne se sert du chenal occidental, qui est le plus considérable, mesurant 650 verges de largeur, qu'à l'époque des crues. Le chenal mitoyen, qui est navigable et mesure 300 verges de large, a été pendant plusieurs années encombré par le dépôt sablonneux appelé " Haut-fond d'Oromocto ", qui donne maintenant 9 pieds d'eau.

Afin d'améliorer le chenal navigable, le ministère a fait construire entre 1877 et 1881 un barrage de 2,200 pieds de long, qui s'étend de la rive droite de la rivière jusqu'à l'extrémité d'amont de l'île de Thatch. Ce barrage ferme complètement le chenal occidental (c'est le plus étroit) lorsque l'eau est au-dessous de la moitié du niveau quelle atteint à l'époque des crues, et retrécit toute la rivière de 150 verges. Les premiers 100 pieds du barrage, à partir du rivage, sont en fascines et en pierres, et le reste se compose d'une charpente à encaissement doublée du côté supérieur et recouverte de planches.

Dans le cours du dernier exercice, une somme de $846.94 a été employée à renouveler le doublage et à couvrir plus de 900 pieds du barrage.

Section 2.

A la rivière de l'Anguille et à la Barre de Brook, 13 milles en aval de Woodstock, une somme de $198.34 a été employée à améliorer les chemins de halage. On a appliqué une autre somme de $299.99 à faire enlever du gravier et des cailloux dans les rapides de Dibble, la rivière de l'Anguille et le crique de Gibson.

Section 3.

Dans le cours de l'exercice, les chenaux de la rivière Tobique ont été améliorés, des cailloux en ont été enlevés et des chemins de halage ont été établis sur le terrain rocheux qui se rencontre en amont du Rocher de Plâtre. Dépenses, $592.75.

On a employé une autre somme de $362.99 à faire sauter des rochers près de l'embouchure de la rivière Tobique.

Aux Grandes Chutes, une somme de $350.14 a été appliquée à terminer le barrage destiné à diriger les billots du côté des chutes. On a employé une autre somme de $279.31 à faire sauter des rochers dans la gorge et à essayer d'enlever le rocher fendu (Split Rock) qui se trouve dans les chutes. Sur la rivière Saint-François, des cailloux ont été enlevés dans le lac de la Croix, ainsi que dans les rapides du Fer à Cheval et Des Rosiers, et les chemins de halage établis l'année dernière ont été améliorés, ce qui a entraîné une dépense de $500.

SHIPPEGAN.

Le port de Shippegan, comté de Gloucester, est situé près de l'embouchure de la Baie des Chaleurs, à environ 60 milles à l'est de Bathurst.

A l'extrémité sud du port, on communique avec le golfe Saint-Laurent par le goulet de Shippegan, chenal plat et difficile dont se servaient autrefois, pendant le beau temps, les petits bateaux pêcheurs et les vaisseaux d'un faible tonnage.

Au moyen du goulet les pêcheurs qui s'en vont ou reviennent de leurs fonds de pêche au large, raccourcissent la distance de 25 à 40 milles; d'un autre côté, le port de Shippegan est un excellent refuge pendant la tempête, étant parfaitement protégé contre tous les vents et considérablement mis à profit par les bateaux pêcheurs de Caraquette et des autres grandes stations de pêche sur la côte sud de la baie.

Afin que l'on pût entrer en tout temps dans le goulet, et dans le but aussi de permettre aux bâtiments pêcheurs d'un plus fort tonnage de s'en servir, le département, en 1875, commença la construction d'un brise-lames pour en protéger l'entrée, et d'un barrage pour fermer une ouverture connue sons le nom de *Goulet Est*. Des difficultés surgirent avec les entrepreneurs qui suspendirent les travaux à la fin de l'été de 1876 ; l'exécution des travaux fut de nouveau adjugée en décembre 1877 et les travaux furent repris en avril 1878, mais les nouveaux entrepreneurs se déclarèrent, vers la fin de février suivant, incapables de les continuer ; le département les prit alors en mains. A cette époque le barrage était terminé; environ 900 pieds du brise-lames construits à la hauteur voulue et 500 pieds étaient en partie construits.

Au mois d'octobre 1879 une tempête éclata, pendant laquelle la marée monta beaucoup plus haut qu'on ne l'avait jamais vu avant, et le barrage fut considérablement endommagé, tandis que les 500 pieds du large du brise-lames, qui n'avaient pas été terminés, furent complètement détruits, et l'autre partie fut endommagée. En 1880 81, le barrage fut réparé, exhaussé et renforcé par des pilotis enfoncés à 10 pieds les uns des autres, de chaque côté, au moyen de sommiers et de moises. En 1882, certaines parties des travaux, qui s'étaient de nouveau affaissées, furent exhaussées là où il y avait danger, et un prolongement de 120 pieds fut ajouté au brise-lames; une brèche,qui s'était faite, a été fermée et d'autres parties de la construction ont été relevées.

Des réparations générales furent de nouveau faites en 1884-85,époque à laquelle 50 pieds de l'extrémité du large furent entourés de pilotifs jointifs, et on exhaussa dans le même temps le barrage là où il s'était affaissé. On planta de nouveaux pilotis jointifs en 1886 et les travaux subirent des réparations générales ; et en 1888-89, une longueur de 60 pieds, qui avait été considérablement avariée pendant l'hiver précédent, fut reconstruite.

Au mois de novembre 1889, un contrat a été passé pour la construction d'une autre pile de 50 pieds à l'extrémité du brise-lames de l'est, et pour la construction d'un brise-lames devant s'étendre à 1,000 pieds dans une direction sud à partir de la grève à l'ouest du goulet. Le tout fut terminé en janvier 1893.

Une longueur de 137 pieds de l'extrémité de la partie inférieure du brise-lames construit en 1875 a été refaite en 1892 sous la direction d'un fonctionnaire du département; d'autres travaux nécessaires de réparations et d'améliorations ont aussi été exécutés.

En 1892-93, on a entouré de défenses les 100 pieds du large du côté est du brise-lames occidental, et refait le remplage là où il s'était affaissé.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, une somme de $1,600 a été employée à reconstruire le brise-lames oriental sur une longueur de 130 pieds, la façade de la

nouvelle construction ayant été protégée par des pilotis jointifs. Le remplage a été remplacé là où c'était nécessaire et les pilotis jointifs de la pile du large ont été réassujettis. Le brise-lames occidental a été entouré de pilotis jointifs sur une étendue de 100 pieds du côté du large et on a protégé l'extrémité de terre en déposant des pierres et des fascines là où la plage de sable avait commencé à s'affouiller.

On a obtenu les résultats les plus favorables des travaux exécutés, la direction du chenal et la plus grande profondeur d'eau ayant été d'un très grand avantage pour les bateaux pêcheurs et les autres vaisseaux.

TRACADIE.

Le port de Tracadie, comté de Gloucester, est situé sur la côte orientale du Nouveau-Brunswick, environ à mi-chemin entre le goulet de Shippegan et l'embouchure de la baie de Miramichi, et on y arrive du golfe Saint-Laurent par les chenaux connus sous les noms de "Goulet du Nord," "Goulet du Sud" et "Ancien Goulet." Le port a une longueur d'environ 6 milles, et sa largeur varie de ¼ de mille à 1 mille et plus; mais à l'exception des chenaux des rivières Tracadie Nord et Sud, et les chenaux qui passent dans les différents goulets, il est très plat et presque à sec à mer basse.

Dans le but de donner des moyens de quaiage à cette région, qui est grande et populeuse, car elle contient au moins 2,000 habitants, un débarcadère public, long de 1,430 pieds et s'étendant jusqu'à l'extrémité du chenal du goulet du Nord, a été construit dans le cours du dernier exercice, les matériaux ayant été achetés en 1892-93. La construction se compose d'une culée longue de 250 pieds, de 28 piles de 20 x 25 pieds, d'une pile de 40 x 45 pieds, et de 29 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune; les travées sont reliées par 7 longuerines de 10 x 12 pouces, et tout le sommet sera recouvert d'un tablier en madriers de 3 pouces. Les piles et la culée sont construites en bois rond en charpente à encaissement à joints ouverts, totalement remplies et entourées de défenses, etc.

Les dépenses, dans le cours du dernier exercice, se sont chiffrées par $3,615.96

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

JETÉE DE BELFAST.

La jetée de Belfast ou quai d Halliday, est située sur la rive sud de la baie Orwell; elle est éloignée de 4½ milles de la jetée de Pinette, de 6 milles de la jetée de Port Selkirk, et d'un mille du village d'Eldon.

Cette jetée a été construite plusieurs années avant l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la confédération. Elle donne aux habitants de la localité, qui ne bénéficient nullement du chemin qui traverse l'île, des moyens de quaiage et leur assure un service de transport par eau jusqu'à Charlottetown.

Cette construction a 612 pieds de long, avec une L à l'extrémité du large; elle a une façade de 130 pieds sur le chenal et part de la face d'une falaise dont le sommet a 60 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Un chemin de 360 pieds de longueur a été établi presque parallèlement à la base de la falaise. Sur une distance de 300 pieds à partir de l'extrémité du large, la jetée est presque de niveau, le faîte s'élevant de 12 à 13 pieds au-dessus de la ligne des eaux basses; le reste de l'ouvrage monte graduellement, atteignant à l'extrémité de terre une hauteur de 23 pieds au-dessus du niveau des eaux basses.

La profondeur de l'eau, le long de la façade, varie de 5 à 4 pieds à marée basse. Les grandes mers montent de 8 pieds et les petites de 6.

Cette jetée est une de celles qui sont tombées sous le contrôle du gouvernement en 1884. En 1885, 1886 et 1888, l'on y fit des réparations. En 1889, une partie de l'extrémité orientale et de l'L fut enlevée et reconstruite; à l'extrémité occidentale, le lest et le planchéiage furent renouvelés et l'abord fut nivelé et réparé. En 1890, le sommet de la partie inférieure, qui s'était affaibli par suite de la détérioration du bois, fut refait à neuf. En 1891, d'autres réparations furent faites à l'ouvrage.

Dans le cours de 1891-92, la somme de $700 a été employée à construire en fascines, en pierres et en terre la chaussée de la partie inférieure de la jetée sur une

longueur de 350 pieds, à poser aussi deux rangées de pièces de bois de chaque côté sur une longueur de 74 pieds, soit en tout 148 pieds; 81 pieds de la partie planchéiée de la jetée ont été haussés et on a posé de nouvelles traverses et de nouvelles longuerines ; 18 défenses ont été posées et assujetties; 2 poutres de travées ont été mises en place ; une des travées a été remplie de pieux, de fascines et de pierres ; 47 pieds linéaires de lisses ont été renouvelés, et 624 pieds carrés de planchéiage ont été posés, outre d'autres réparations.

Dans le cours de 1892-93, la somme de $249.90 a été employée à poser un tablier à délestage et à remplir la pile du large, à poser 8 nouvelles défenses sur la partie est de l'L, à renouveler le planchéiage et à faire d'autres réparations générales.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $60 a été employée à réparer la palissade à l'extrémité du large et le long de la façade donnant sur le chenal.

PORT DE BRAE.

Le port de Brae, dans le comté de Prince, est situé sur la rive nord de la baie d'Egmont, à environ 8 milles à l'est de la Point-Ouest, et à 12 milles au nord du cap Egmont, les deux promontoirs qui forment la baie d'Egmont. Le port est à environ 6 milles de la station de Coleman, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Cette station est à 36 milles au nord de Summerside, chef-lieu du comté.

Le port est à l'embouchure de la rivière Brae et formé par la protection qu'offre l'île Brae qui, située parallèlement à la rive, à une distance d'un quart de mille à un mille et ayant une longueur d'un mille et demi, donne un refuge complet. L'espace ainsi renfermé est très considérable ; mais comme la plus grande partie vient à sec à marée basse, et la marée ne montant que de 4 pieds, il n'y en a qu'une faible proportion d'accessible aux bateaux et aux petits vaisseaux.

L'entrée du port est d'environ 900 pieds de largeur et est protégée contre les grands vents du sud par un grand banc de sable que, dans cette localité, on appelle "banc du large." Ce banc se trouve à environ un demi-mille au large de la rive et brise la mer soulevée par les vents du midi. Une "barre intérieure," presqu'à sec à mer basse, obstrue l'entrée et rend presqu'inutile le mouillage et le refuge excellents qu'y trouveraient sans cela les bateaux et les petits vaisseaux, tout en empêchant l'expédition des produits.

Dans le but d'améliorer cette entrée, les habitants de la région, en 1890, ont commencé à construire un brise-lames en fascines et en pierres afin de rétrécir l'entrée et de créer un courant plus fort en le dirigeant sur la barre aux fins d'obtenir, par l'affouillement, une plus grande profondeur d'eau en cet endroit; ils ont construit en tout une longueur de 350 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1891-92, la construction a été prolongée sur une distance de 300 pieds. Elle a une longueur de 20 pieds d'un côté à l'autre du sommet, le fond se composant d'une assise de fascines épaisse de 2 pieds ; de cette assise à 2½ pieds du sommet, le brise-lames est construit en espars d'épinette, et le sommet en pièces de bois équarries. Deux tabliers à délestage ont été posés, et tout l'ouvrage a été bien lesté. Les façades sont protégées au moyen de défenses de dix pieds en dix pieds. Sur le sommet se trouve une chaussée composée de fascines, de pierres et de terre.

La construction de cet ouvrage a eu pour effet d'augmenter la vélocité du courant à tel point que l'on a craint que l'extrémité du large fût minée. Pour éviter cela et empêcher les glaces de frapper le brise-lames, dans le cours de l'exercice 1893-94 on a entouré de pilotis jointifs la partie du large de l'ouvrage sur une étendue de 20 pieds, ce qui a entraîné une dépense de $99.90.

Ce brise-lames, pour répondre aux besoins de la localité, devrait être prolongé au-delà de la pointe de l'île de Brae sur une distance d'au moins 500 pieds.

La partie inférieure de la construction, construite par les habitants de l'endroit, a besoin de réparations.

JETÉE DE LA POINTE-DE-LA-CHAPELLE.

La jetée de la Pointe-de-la-Chapelle se trouve dans le comté de King, sur la rive sud de la Grande-Rivière, à environ 3 milles de son entrée dans la baie de Boughton et à 9 milles de la station de Cardigan, chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Cette jetée fut construite par le gouvernement local et tomba sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884. Elle consiste en un abord de 205 pieds de long avec une pile et une travée à l'extrémité du large ; sa longueur totale est de 249 pieds, l'extrémité du large baignant dans 7 pieds d'eau à eau basse, à l'époque des grandes mers qui montent de 5 pieds.

L'abord est construit en pièces de bois d'équarissage à parements jointifs et rempli de fascines, de pierres et d'argile. La pile du large est aussi construite à parements jointifs, mais elle est remplie de lest et se trouve, ainsi que la travée, planchéiée. En 1890, la pile du large fut prolongée sur une étendue de 44 pieds. La fondation de cette pile, qui avait été avariée par les glaces l'hiver précédent, fut séparée et entourée de 20 pilotis. L'abord fut nivelé avec des pierres et du gravier, ses côtés furent renforcis au moyen de 40 défenses, et diverses réparations y furent faites; enfin un des poteaux d'amarrage fut renouvelé.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, une sommes de $145.76 fut employée à réparer la chaussée et à protéger la pile du large par des pilotis aux endroits où elle avait été avariée par les glaces.

GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est sur la rive ouest de la rivière Montague, près de son entrée dans la baie de Cardigan. Son port est bien connu comme un des meilleurs et des plus sûrs de l'Ile. C'est un des points terminaux du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, qui a un quai en eaux profondes dont se sert pendant l'hiver le steamer "Stanley," qui fait le service entre l'île et le continent. Un quai public, connu sous le nom de "quai de la Reine" et primitivement construit par le gouvernement local, est tombé sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884. Il se compose d'une culée de 340 pieds de long et de 6 piles de 25 à 33 pieds de longueur, avec travées intermédiaires; sa longueur totale est de 642 pieds, et sa largeur varie de 25 à 33 pieds. La culée et les piles sont construites en bois d'équarrissage et remplies de fascines, de pierres et d'argile, les espaces qui les séparent étant recouverts de longuerines sur lesquelles est posé un tablier. A l'extrémité de la jetée, il y a une profondeur de 12 pieds d'eau à marée basse, lors des grandes mers qui montent de 5 pieds.

En 1885, une somme de $1000 fut employée à effectuer les réparations jugées nécessaires après que le quai fût tombé sous le contrôle du ministère des travaux publics. Des réparations furent aussi faites à la construction en 1887, 1889, 1891 et 1893, et une légère somme a été employée, dans le cours du dernier exercice, à réparer la partie orientale de la chaussée et à couvrir les brèches qui s'étaient produites dans le planchéiage.

JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey se trouve dans le comté de Queen, sur la rive sud-est de la rivière Hillsboro', à environ 10 milles de Charlottetown.

La rivière Hillsboro' étant navigable à l'intérieur sur une distance de 15 milles, est le cours d'eau le plus remarquable de l'Ile du Prince-Edouard, et la jetée d'Hickey, depuis que le chenal à son extrémité et les bassins à ses côtés ont été dragués par le ministère des travaux publics, est la plus importante de la rivière. Cette jetée a été construite par le gouvernement local. Sa longueur est de 428 pieds sur sa ligne centrale, et sa largeur varie de 22 à 29 pieds.

Lorsqu'elle est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884, elle s'en allait en ruines ; mais depuis lors elle a été presque reconstruite, des dépenses ayant été encourues pour la réparer en 1885, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1893. Dans le cours du dernier exercice, la somme de $500 a été employée à reconstruire l'extrémité inférieure sur une longueur de 150 pieds et sur des hauteurs variant de 5 à 10 pieds. De menues réparations ont été faites à d'autres parties de la jetée, de sorte que l'ouvrage se trouve maintenant en bon état.

JETÉE DE LAMBERT.

La jetée de Lambert est située dans le comté de King, sur la rive sud de la rivière Montague, à 6 milles en amont de l'entrée de cette rivière dans la baie de

Cardigan. Depuis que le ministère des travaux publics a fait creuser et élargir le chenal en cet endroit, les navires d'un fort tonnage peuvent remonter jusqu'au Pont de Montague, d'où les produits d'un pays étendu et fertile sont expédiés.

C'est une des jetées qui sont tombées sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884. La façade du côté du chenal a 310 pieds de longueur. Elle comprend deux sections; la section occidentale mesure 140 pieds de long, 24 de large et est construite en coffrage à l'intérieur et en pilotis à l'extérieur; la section orientale mesure 170 pieds de long, 25 de large et est construite entièrement en pilotis. Une chaussée s'étend de l'extrémité de la section occidentale au rivage, et l'espace entre la jetée et la rive sert au délestage.

En 1885, la partie de la jetée entièrement bâtie en pilotis fut reconstruite d'un bout à l'autre et des réparations considérables furent faites à d'autres parties de l'ouvrage. En 1890, le tablier fut renouvelé là où c'était nécessaire ; l'extrémité orientale, qui avait tassé, fut exhaussée, et le mur de soutènement en coffrage, à l'intérieur de l'extrémité du large, fut élevé pour empêcher le lest d'être emporté par les eaux.

Dans le cours du dernier exercice, on a fait construire un mur de soutènement en coffrage de 60 pieds de long et 10 pieds de large, pour protéger le lest et accroître les moyens de quaiage. Des pilotis de défense ont été posés à l'extrémité inférieure, quelques-uns des pieux des bassins ayant été détruits par le taret. Dépenses, $100.25.

MIMINEGASH.

Le Grand Miminegash, comté de Prince, est situé sur la côte nord-ouest de l'île, à environ 15 milles du Cap-Nord et à 18 milles de la Pointe-Ouest.

Avant d'être amélioré, le Grand Miminegash était un des nombreux étangs situés le long de cette côte et qui se jettent dans le détroit de Northumberland à travers des grèves de sable. Au large de l'embouchure de ce cours d'eau se trouve le récif de Miminegash, chaîne de rochers longue de près d'un mille et qui s'étend parallèlement au rivage à une distance d'environ un demi-mille. Entre le récif et le rivage il y a un bon chenal d'une profondeur de 15 pieds où les pêcheurs se tiennent pendant les gros temps. Le poisson est assez abondant dans ces parages.

La voie d'écoulement de l'étang, se faisant sur un sol sablonneux, changeait souvent de direction. Pour lui donner une course permanente et améliorer la profondeur de l'eau dans cette sortie, on a commencé en 1878 la construction d'ouvrages permanents, et les travaux ont été poursuivis depuis. On a dépensé de ce chef jusqu'à la fin de l'exercice 1891-9', une somme de $9,641.57.

Les ouvrages se composent, du côté nord, d'une jetée en bois solide, longue de 417 pieds et 150 pieds de pilotis, et, du côté sud, d'une jetée faite de pilotis, de fascines et de pierres sur une largeur de 150 pieds.

En 1892–93, on a prolongé la jetée du sud sur une distance de 200 pieds ; on a rempli de pierres et de fascines les ouvrages actuels à une hauteur de 2 pieds au-dessus de la ligne des hautes eaux et entouré de pilotis l'extrémité inférieure.

Un barrage en coffrage de bois rond, d'une longueur de 120 pieds et d'une largeur de 6 pieds a été construit à l'extrémité inférieure, et une jetée en pierres et en fascines de 60 pieds de long et 6 pieds de large a été érigée au sud.

En 1893-94, une somme de $1,544.26 a été employée à prolonger davantage du côté de terre la jetée méridionale sur une étendue de 150 pieds et à l'entourer de pieux jointifs sur une longueur de 120 pieds, ces travaux ayant été exécutés pour empêcher la formation d'un nouveau chenal du côté sud de la jetée méridionale. Depuis que les ouvrages en question sont terminés, l'industrie de la pêche a pris du développement dans ces parages, et des goélettes d'un faible tonnage y font un commerce de transport assez considérable en fait de céréales, etc.

JETÉE DE LA CRIQUE DES NEUF-MILLES.

Cette jetée est située dans le comté de Queen, à environ 5 milles à l'ouest de l'entrée du port de Charlottetown sur l'anse plate qui donne sur le passage entre l'île Saint-Pierre et la terre ferme. La jetée, construite il y a plusieurs années par le gouvernement local dans le but de donner un lieu d'expédition à cette région, a

une longueur totale, au centre, de 200 pieds sur une largeur moyenne de 20 pieds' et se compose d'un abord et de plusieurs piles et travées. Le ministère, à l'extrémité du large qui s'étendait primitivement jusqu'à la ligne des eaux basses, a dragué un chenal portant 7 pieds d'eau à mer basse, au prix de $6,286.46, ce qui permet aux goélettes d'un bon tonnage d'arriver à la jetée, à marée haute qui monte de 8½ pieds. Cependant, comme la jetée était généralement en mauvais état et qu'elle nécessitait des réparations sur toute sa longueur, et vu qu'elle était trop étroite à son extrémité pour y faire amener les vaisseaux, tourner les attelages et donner l'espace nécessaire au commerce, etc., un contrat a été passé, le 22 août dernier, pour la construction d'une nouvelle pile longue de 35 pieds et large de 20 à l'extrémité du large, et cette pile a été terminée d'une façon satisfaisante en février 1893.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, l'ancienne jetée a été réparée d'un bout à l'autre au prix de $884, le sommet entier ayant été reconstruit, les côtés et les extrémités pourvus de nouvelles défenses, et les travées ou espaces entre les piles remplis de poteaux et de caissons.

JETÉE DE CARDIGAN-NORD.

La jetée de Cardigan-nord, dans le comté de King (connue dans la localité sous le nom de jetée de Newport), est située sur la rive nord de la rivière Cardigan, à cinq milles en aval du pont de Cardigan, (tête de la navigation et station sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard) ; elle est aussi, par voies de terre et de mer, à 2½ milles de George own, chef-'ieu du comté.

La jetée, construite par le gouvernement local, a 380 pieds de longueur, et comprend une culée de 100 pieds de long, 7 piles longues de 19 à 20 pieds,et 7 travées de 14 à 20 pieds environ ; sa largeur varie de 23 à 24½ pieds, sauf la pile extérieure qui mesure 33 pieds de large. L'abord et les piles sont construits en pièces d'épinette à parements jointifs et remplis de fascines, de pierres et d'argile. Les deux piles et les deux travées du large sont recouvertes de planches. Cette construction étant ancienne, a nécessité de grandes réparations depuis que le département en a pris possession en 1884. En 1884 85, les deux piles du large ont été entourées de pilotis jointifs de chaque côté pour les empêcher de s'ouvrir. En 1885-86, le tablier de la pile du large a été renouvelé, et le sommet des piles inférieures et des culées a été nivelé. En 1888-89 toutes les longuerines, tout le tablier et toutes les lisses, à l'exception de ceux de la pile du large, ont été renouvelés ; l'approche, ainsi que les piles de terre ont été nivelées au moyen de fascines, de pierres et d'argile. En 1890-91, on a planté quatre poteaux d'amarrage, et l'approche de terre ainsi que les piles inférieur s ont été relevées là où elles s'étaient affaissées.

Dans le cours de 1891, le gouvernement local a construit, pour le passeur,un quai qui s'étend du côté occidental de la jetée pour en faire une approche. Depuis que ce quai a é'é construit, le public s'en est beaucoup servi pour son commerce maritime, au grand préjudice des recettes de la jetée, car les capitaines de vaisseaux et les expéditeurs de produits préfèrent se servir du quai où ils trouvent autant de facilités et où il n'est pas exigé de droits de quaiage.

En 1891-92 on a réparé les trois piles du large en y insérant des parements là où la glace ou les vers avaient fait des dégâts, on a renouvelé le tablier de la pile du large, et on a ajouté des défenses le long de l'extrémité et des façades de la construction.

Dans le cours du dernier exercice, une légère somme a été employée à réparer la couverture de la travée du large.

BRISE-LAMES DE RUSTICO-NORD.

Rustico-nord est situé dans le comté de Queen,presque à mi-chemin entre le cap du Nord et la pointe de l'Est, les deux points extrêmes de l'Ile du Prince-Edouard. C'est le poste de pêche le plus important sur la côte nord.

De 1881 à 1884, le ministère a fait construire des brise-lames de chaque côté de l'entrée du port de Rustico, dans le but de concentrer la force du courant de reflux sur la barre extérieure de façon à miner le sable et à obtenir ainsi une plus grande profondeur d'eau sur cette barre. Les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants. La profondeur de l'eau sur la barre a été augmentée de 3 à 4 pieds, ce qui, ajouté à

l'ancienne profondeur, donne, à l'heure qu'il est, à marée basse, de 9 à 10 pieds d'eau et, à marée haute, de 12 à 13 pieds.

Le brise-lames du côté nord de l'entrée est le plus important. Il avait primitivement 1,240 pieds de long; mais l'extrémité du large ayant été sérieusement avariée, on l'a démolie sur une distance de 17 pieds. L'extrémité inférieure, sur une longueur de 550 pieds, est construite en pilotis, en fascines et en pierres. L'extrémité du large est bâtie en pièces de bois à parements jointifs; ces pièces sont posées verticalement du côté de la mer sur une hauteur de 2 pieds au-dessus du niveau des eaux basses, et sur le reste de la hauteur elles forment une pente de 1 à 1. La façade inférieure donne une inclinaison de 1 à 4. Le sommet de l'extrémité du large a 9 pieds de large et se trouve, ainsi que la façade inclinée, couvert de madriers de 6 pouces. La façade inclinée est entourée, à sa base, de pilotis jointifs.

En 1890 l'extrémité du large fut reconstruite, les pilotis jointifs entourant la base de la façade inclinée furent remplacés, et le planchéiage de cette façade ainsi que du sommet fut renouvelé là où c'était nécessaire.

Dans le cours de l'hiver de 1890-91, l'ouvrage fut assailli par une tempête terrible accompagnée d'une marée extrêmement haute, et l'extrémité du large du brise-lames, sur une longueur de 120 pieds, subit de sérieuses avaries. On fit faire les réparations nécessaires en 1891.

Dans le cours du dernier exercice, une somme de $1,191.30 a été employée à réparer le brise-lames sur une étendue de 150 pieds, du côté du large.

PORT DE SOURIS.

Le port de Souris, comté de King, est situé à environ 16 milles à l'ouest de la Pointe-de-l'Est, extrémité orientale de l'île. C'est un port de chargement important, point terminal du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard à l'est, port dans lequel se trouve un quai en eau profonde d'où des chargements peuvent être expédiés plus tard en automne et plus à bonne heure au printemps que de tout autre port de l'île. Le mouillage en cet endroit est bon et sûr, abrité contre tous les vents du nord. Le ministère, dans le but de protéger la navigation contre les tempêtes du sud et d'obtenir un port de refuge en tout temps, a fait construire, en 1875–76-77, un brise-lames à partir de l'extrémité du brise-lames construit par le gouvernement local au large de la Pointe de Knight du côté est du port, la construction ayant en tout 1,180 pieds de longueur. Comme ce brise-lames est exposé à toute la furie de la mer pendant les tempêtes du sud et qu'il est considérablement rongé par le taret dont la nature est très destructive dans tous les ports de l'île, il a nécessité, depuis sa construction, d'importantes réparations.

Pendant l'exercice 1893-94, une pile à parements jointifs, de 350 pieds de long, a été érigée du côté de la section mitoyenne de la construction donnant sur la mer, et une brêche de 190 pieds de longueur, qui s'était produite dans le brise-lames au cours d'une tempête, a été réparée. Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise et ont coûté $19,915.80.

JETÉE DE STEPHEN.

Cette jetée, qui se trouve dans le comté de King, sur la rivière Montague, est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884-85. C'est la seconde jetée du côté sud du pont de Montague, tête de la navigation sur la rivière Montague qui se jette dans la baie de Cardigan.

La jetée se compose de deux ailes, éloignées l'une de l'autre d'environ 50 pieds, se prolongeant du rivage jusqu'au bord du chenal où se trouve un corps principal qui offre une façade de 100 pieds. Les ailes mesurent respectivement 90 et 115 pieds de long, construites en bois carré à joints clos, et l'espace est rempli de fascines, de pierres et de gravier; la tête de la jetée est formée de chevalets qui supportent les longuerines et le tablier.

En 1886, tous les pilotis de la tête de la jetée furent enlevés et remplacés, et les pièces de couronnement, les longuerines ainsi que le tablier furent renouvelés en partie. Des réparations générales furent aussi faites aux abords et aux piles, et de nouvelles longuerines, un nouveau tablier et de nouvelles pièces de couronnement

ont été posés sur les ouvertures. En 1891, les têtes et les travées de la jetée furent presque complètement planchéiées à neuf; des pilotis de défense furent posés le long de la façade extérieure de la culée orientale ; on plaça des pierres contre la façade inférieure des deux culées, et les abords furent nivelés avec de la blocaille. En 1893, le planchéiage et les longuerines du tablier furent réparés. En 1893-94, une travée de 22 pieds de largeur a été remplie de pièces de bois à parements jointifs et couverte de planches, au prix de $249.98.

Les grandes marées montent de 5 pieds, et les petites de 3.

JETÉE DE STURGEON.

La baie de Sturgeon, comté de King, est située du côté sud de la baie de Cardigan, à environ six milles au sud de Georgetown, point terminal de l'embranchement Georgetown du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

La jetée a été construite par le gouvernement local pour faciliter l'expédition des produits de cette localité, et est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884. Sa largeur totale est de 436 pieds; elle a de 20 à 25 pieds de large; sa hauteur, à son extrémité du large, est de 13 pieds, et elle baigne dans 4 pieds d'eau à marée basse. Les grandes mers montent de 5 pieds.

Elle consiste en une culée de 250 pieds de longueur et de 4 piles de 20 à 25 pieds de long, avec travées. Les façades de l'abord et des piles sont construites en bois carré et remplies de fascines, de pierre et d'argile. Les deux ouvertures inférieures sont remplies de fascines à la base et de pierre et d'argile au sommet; la pierre et l'argile sont retenues par des madriers. Les deux ouvertures du large et la pile du large sont couvertes de planches

De 1885 à 1891 on a dépensé, en fait de réparations, $337.50.

En 1892, une tranchée de 720 pieds de long et de 103 pieds de large a été pratiquée à partir du chenal jusqu'au quai. On a aussi fait creuser, à l'extrémité du quai, un bassin de 169 pieds de large et, de chaque côté, des mouillages de 100 pieds de longueur et de 55 pieds de largeur; ce bassin et ces mouillages contiennent 12 pieds d'eau à marée basse.

Une fois ces travaux terminés, la jetée menaça de tasser et de glisser dans la tranchée nouvellement pratiquée. Pour remédier à la chose, dans le cours de l'exercice 1893-94 on a fait entourer de pilotis jointifs les piles du large, et la jetée se trouve maintenant en bon état. Ces travaux ainsi que les réparations générales qu'il a fallu faire ont coûté $1,400.

JETÉE DE LA BAIE SAINTE-MARIE.

La jetée de la baie Sainte-Marie se trouve dans le comté de King, du côté sud de la baie Sainte-Marie située entre l'île Panmure et une longue plage de sable qui la relie au continent. Elle a été construite par le gouvernement local et est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884. Elle a 407 pieds de long, 21 pieds de large sur une distance de 310 pieds, l'extrémité du large mesurant sur une longueur de 97 pieds de 28 à 29 pieds de largeur, et se compose d'une culée et de 7 piles avec travées.

En 1885, 1890 et 1891 des réparations générales ont été faites à la construction, et en 1892 on a creusé un chenal de 1,200 pieds de longueur et de 107 pieds de largeur pour améliorer l'abord de la jetée. En outre, un mouillage de 163 pieds de largeur a été établi à l'extrémité du large de la jetée, et des bassins de chargement de 100 pieds de longueur sur 53 pieds de largeur ont été creusés le long de ses côtés.

En 1893 94, la somme de $150 a été employée à réparer la pile du large, à poser des défenses à la construction et à paver la chaussée à l'extrémité inférieure avec de la blocaille et du gravier.

BAIE SAINT-PIERRE.

Cette baie, dans le comté de King, est située sur le littoral septentrional de l'île, à 35 milles à l'ouest de la Pointe-de-l'Est; elle est d'une grande étendue, s'avançant dans les terres sur une distance de 8 milles, avec une largeur moyenne de ¾ de mille,

et ayant une profondeur variant de 2 à 3 brasses à mer basse. L'entrée est obstruée par une barre de sable sur laquelle il n'y a que 6 à 7 pieds d'eau à mer basse, ne permettant l'accès de la baie qu'aux vaisseaux d'un faible tonnage, dont un grand nombre y viennent pendant le temps de la pêche. Dans le but d'améliorer l'embouchure, d'offrir un meilleur abri et de créer certains moyens de quaiage pour les pêcheurs, le ministère commença, en 1878, la construction d'un brise-lames long de 226 pieds du côté ouest de l'entrée du port, l'extrémité inférieure du brise-lames devant être reliée à la terre ferme au moyen d'un mur de soutènement afin d'empêcher un chenal de se former à travers les hauts-fonds de sable.

Les ouvrages de protection, du côté de terre, du brise-lames construits en pilotis, fascines et pierre, affaiblis par le temps, ont été détruits par la grande tempête du 1er décembre 1890, époque où presque toutes les fascines et presque toute la pierre ont été emportées, ne laissant debout que les pilotis enfoncés à 10 pieds de profondeur. Un contrat pour la reconstruction de ces travaux a été passé le 23 mai 1892; les travaux commencèrent le 28 juin et se terminèrent d'une manière satisfaisante le 30 septembre. Comme autrefois, cette construction se compose d'un parapet long de 800 pieds et large de 7 pieds et 6 pouces, fait en troncs d'arbres posés en coffrage à joints ouverts; l'intérieur est rempli de fascines et de pierre, les pièces de bois de façade étant assujetties aux pilotis qui restaient de la construction primitive.

Au mois de décembre 1893, un contrat a été passé pour le prolongement des ouvrage de protection, du côté de terre, jusqu'aux Côtes de Sable. Les travaux ont été terminés à la fin de l'exercice et ont coûté, y compris les frais d'inspection, etc., $886.60.

ILES DE BOIS.

Les Iles-de-Bois sont situées sur le détroit de Northumberland, à environ 15 milles à l'ouest du cap de l'Ours. Elles sont au nombre de deux, et s'étendent parallèlement à la côte, dont elles se trouvent éloignées d'environ un demi-mille. Elles sont reliées ensemble par une petite plage de sable et par une autre plage s'étendant de l'extrémité ouest de l'île occidentale jusqu'au continent. Ces plages ont une longueur totale de près d'un mille et entourent un étang mesurant à peu près 300 acres de superficie et ayant son issue au coin sud-est.

Cet étang n'est pas assez profond pour être accessible même aux barques. Afin de permettre aux barques et aux navires d'un faible tonnage de trouver un abri dans ces parages, le gouvernement local fit construire à l'est des barres de sable et parallèlement à la côte une jetée de 2,530 pieds de longueur, de diverses hauteurs et épaisseurs, établie sur une fondation de fascines et de pierre et pourvue d'une surperstructure en pièces de bois posées à encaissement. On s'attendait que la marée en sortant de l'étang minerait peu à peu les bancs de sable et que le chenal ainsi formé se creuserait graduellement, mais il n'en fut pas ainsi.

En 1878-79, le ministère fit construire un brise-lames de 350 pieds de longueur du côté ouest de l'entrée, et dans le cours de la même année on essaya de creuser le chenal le long du brise-lames oriental; mais les travaux durent être abandonnés.

Entre les années 1880 et 1885, la somme de $8,871.16 a été dépensée à prolonger le brise-lames occidental, et, dans le cours de l'année 1886, la somme de $1,000 a été dépensée à réparer le brise-lames oriental. Au mois de décembre 1893, un contrat a été passé pour la reconstruction et la réparation du brise-lames oriental, et, à la fin de l'exercice, environ un tiers des travaux était terminé.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ANSE SAINT-JEAN.

L'Anse Saint-Jean se trouve sur la rive sud-ouest du Saguenay, à environ 25 milles de son embouchure.

De menues réparations ont été faites au quai, au doublage, etc., au prix de $100.

BAIE SAINT-PAUL.

Le village de la Baie Saint-Paul (comté de Charlevoix), dont la population est d'environ 1,400 âmes, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 60 milles à l'est

de Québec. Il s'étend sur les deux bords de la rivière du Gouffre, qui se jette dans une baie d'un mille et quart de profondeur et de trois milles de largeur à son entrée. Cette baie est presque entièrement à sec à marée basse.

Le 17 juillet 1893, un contrat fut passé pour le prolongement du quai, qui baigne maintenant dans 10½ pieds d'eau à marée basse. La construction qui a été ajoutée au quai mesure 100 pieds de longueur, 30 de largeur et 34 de hauteur ; elle a été commencée au mois d'août 1893 et terminée à la fin de janvier 1894. Ces travaux ont coûté $6,242.85.

Dans le cours du mois de novembre 1893, la somme de de $124.27 a été dépensée à renouveler 234 madriers du tablier de l'ancienne partie du quai.

Les grandes mers montent de 21 pieds, les petites de 14.

BIC.

Bic se trouve dans le comté de Rimouski, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 170 milles en aval de Québec.

Le quai est construit sur 22 piles de 20 pieds sur 20, et 2 de 30 pieds sur 30. La longueur totale est d'environ 785 pieds. Les travaux exécutés en 1893-94 ont consisté en diverses réparations et ont coûté $197.50. Les grandes mers montent de 14·5 pieds.

CACOUNA.

Cacouna se trouve dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 5 milles à l'est de la pointe de la Rivière-du-Loup, le village étant situé à 3 milles au nord de la ligne du chemin de fer Intercolonial.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, on a porté la pile isolée de cet endroit à une hauteur de 17 pieds 3 pouces, à l'extrémité du large, et de 15 pieds 9 pouces, à l'extrémité inférieure ; la largeur de cette pile à son sommet est maintenant de 24 pieds et sa longueur de 103½ pieds. Les angles des coins sont bien protégés par des pièces d'orme de 5 pouces sur toute la hauteur de la construction, et des pièces d'orme de la même dimension, avec doublage intermédiaire, ont été aussi posées le long de tout le parement intérieur pour le protéger contre les glaces. Des matériaux pour doubler le parement du côté du large ont été achetés. Dépenses de ce chef, $999.56.

CAP-À-L'AIGLE.

Le quai du Cap-à-l'Aigle se trouve dans le comté de Charlevoix, à 5 milles à l'est du quai de la Malbaie, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Dans le cours du mois de septembre 1893, le tablier du quai a été refait à neuf, et quelqes-unes des longuerines ont été renouvelées et nivelées. Un espace ouvert de 12 pieds dans le quai a été rempli de pierre, et le toit ainsi que les côtés de l'entrepôt ont été peinturés. Les travaux ont été faits à la journée et ont entraîné une dépense de $299.38.

Les grandes mers montent de 20 pieds, et les petites de 12½.

CARLETON.

Carleton est situé dans le comté de Bonaventure, sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 36 milles en aval de Campbellton, N.-B.

Dans le cours de l'exercice 1893-94 la somme de $373.68 a été employée à couvrir l'extrémité du large du quai, sur une étendue de plus de 49 pieds, avec des pièces de bois dur de 6 pouces d'épaisseur et de 18 pieds de longueur, à revêtir les coins du coude, de chaque côté, en madriers, sur une étendue de 8 pieds, et à poser à la construction 4 liens en fer ainsi que 7 défenses en bois dur de 12 pouces d'épaisseur, 12 pouces de largeur, 22 et 24 pieds de longueur.

CHICOUTIMI.

Chicoutimi, situé dans le comté du même nom, se trouve à la tête de la navigation sur la rivière Saguenay, à 7½ milles en amont de Tadoussac.

Dans le cours de l'exercice, le mur de soutènement, qui mesure 65 pieds de longueur, a été parachevé et la cale reconstruite. Ces travaux ont coûté $1,999.60.

ÉTANG-DU-NORD.

L'Etang-du-Nord se trouve à l'extrémité occidentale de l'île aux Meules, une des îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent. L'île en question a une forme irrégulière et mesure environ 7½ milles de longueur sur 4½ de largeur. La côte présente des criques et des anses assez poissonneuses. Le principal poste de pêche dans ces parages se trouve à l'Etang-du-Nord. Dans les criques et les anses dont je viens de parler l'eau a une profondeur de 3 à 5 pieds à marée basse, et les bateaux peuvent s'y abriter en toute sûreté.

Dans le cours de l'exercice 1893-94 l'extrémité du brise-lames a été doublée, les pièces de bois et le doublage de la façade inclinée ont été renouvelés en partie, et 27 pièces de doublage qui avaient été emportées par les glaces ont été remplacées. Le tout a coûté $539.84.

GRAND-PABOS.

La rivière Grand-Pabos, comté de Gaspé, se jette dans la baie Pabos, à peu près à mi-chemin entre le cap D'Espoir et la pointe du Maquereau, et se trouve à une distance de 30 milles de Percé.

Le crédit voté pour l'exercice 1893-94 a été dépensé à prolonger du côté de terre le quai qu'on avait commencé à construire en 1890 à l'embouchure de la rivière pour faciliter la navigation en cet endroit.

La nouvelle construction consiste en un caisson à parements à joints clos, long de 120 pieds, large de 21 pieds et haut de 11 pieds en moyenne. A la fin de l'exercice les travaux étaient terminés, sauf le tablier, une partie du remplage en pierre et le doublage extérieur. Dépenses, $1,999.53.

GRANDE-RIVIÈRE.

Grande-Rivière se trouve dans le comté de Gaspé, sur la baie des Chaleurs, à 21 milles de Percé.

En 1892 un quai de 457 pieds de longueur a été construit à la pointe de Robin; ce quai a 20 pieds 9 pouces de largeur à son sommet et 38 pieds à son extrémité du large.

Le 8 mai 1894 un contrat fut passé avec M. F. B. Atkinson, de Lévis, pour le prolongement du quai en question ; mais à la fin de l'exercice les travaux n'étaient pas encore commencés.

STATION DE LA QUARANTAINE DE GROSSE-ILE.

La Grosse-Ile est située sur le Saint-Laurent, à 33 milles en aval de Québec. C'est en cet endroit que les capitaines de vapeurs et de voiliers en route pour Québec doivent signaler les cas de maladies contagieuses qui existent à bord de leurs navires.

En 1893-94, la somme de $855.16 a été employée à réparer le quai de l'est et celui de l'ouest.

ILE-AUX-COUDRES.

L'Ile-aux-Coudres est située dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 62 milles à l'est de Québec. Elle a 9 milles de longueur sur 3 de largeur et est éloignée de 1½ mille de la terre ferme. Sa population est d'environ 1,500 âmes.

Le quai, qui se trouve du côté nord de l'île, a 270 pieds de long et baigne dans 16 pieds d'eau à marée basse.

Dans le cours de l'exercice, le quai a été exhaussé, du côté du large, de 3 pieds sur une étendue de 50 pieds, et le planchéiage renouvelé sur une longueur de 75 pieds. Le côté ouest, sur une étendue de 40 pieds, l'extrémité et le côté est, sur une étendue de 10 pieds, ont été doublés. On a déposé du remplage là où c'était nécessaire, et remplacé les marches.

Les dépenses se sont élevées à $1,199.44, et le quai est maintenant en bon état.

ILE VERTE.

L'île Verte se trouve dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 17 milles en aval de la Rivière-du-Loup. Le ministère a fait construire un quai de 1,750 pieds de long en cet endroit.

En 1893-94, on a doublé les côtés nord et est de la pile du large avec des pièces d'orme longues de 17 pieds, épaisses de 4 pouces et larges de 12 à 24 pouces, qu'on a enfoncées dans l'argile à une profondeur d'un pied et assujetties avec des clous de 15 pouces. Trois liens en fer de 4 pouces de largeur et $\frac{5}{8}$ de pouce d'épaisseur ont été posés sur les côtés nord et est, ainsi que sur le côté ouest sur une étendue d'environ 10 pieds. La pile du large a été planchéiée et 4 échelles ont été fixées sur les côtés.

Les dépenses durant tout l'exercice se sont élevées à $998.28.

LAC MÉGANTIC.

Le lac Mégantic est une belle nappe d'eau, longue de 14 milles et dont la largeur varie de 1 à 2 milles. C'est la source de la rivière Chaudière qui se déverse dans le Saint-Laurent à environ 3 milles en amont de la Pointe-Lévis. C'est une partie de la ligne de division entre les comtés de Beauce et de Compton.

Il y a six jetées sur le lac; c'est le ministère qui les a toutes fait construire. Elles sont respectivement connues sous les noms de jetée du lac Mégantic, jetée de la baie Victoria, jetée de Piopolis, jetée de Lourdes, jetée de Flint, et jetée de Sainte-Agnès. Les quatre premières se trouvent dans le comté de Compton et les deux autres dans celui de Beauce.

Dans le cours de l'exercice, le rempliage de la jetée du lac Mégantic avec du blocage a été terminé, et on a réparé le doublage ainsi que le hangar. Dépenses, $300.19.

LAPRAIRIE.

Laprairie est le chef-lieu du comté du même nom, et se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à sept milles en amont de Montréal. C'est une des stations de la division de Champlain, du chemin de fer du Grand-Tronc. Un des vapeurs de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario navigue entre Laprairie et Montréal et fait plusieurs voyages par jour pendant la durée de la navigation.

Dans le cours de l'exercice le mur de soutènement a été prolongé, ce qui a entraîné une dépense de $2,387.39.

LES ÉBOULEMENTS.

Le village des Eboulements est situé dans le comté de Charlevoix, à 70 milles à l'est de Québec. Les terres dans le voisinage sont assez fertiles En 1853, un quai a été érigé à 2 milles à l'ouest du village. Ce quai a 890 de long et 30 pieds de large; à sa tête, qui mesure 80 x 42 pieds, se trouvent des hangars et un phare. Il est construit en bois d'équarrissage à joints clos. Il y a une cale de chaque côté et une autre à l'extrémité.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, la cale du côté est du quai a été reconstruite sur une longueur de 75 pieds, et la cale du côté ouest a été doublée d'orme sur une étendue de 60 pieds. L'extrémité du large du quai a été en partie doublée et le tablier temporairement réparé. Les dépenses se sont montées à $999.65.

LES ÉCUREUILS.

Le village des Ecureuils est situé dans le comté de Portneuf, sur la rive nord du Saint-Laurent, à environ 30 milles en amont de Québec. En 1881-82, un quai de 103 pieds de longueur a été construit en cet endroit.

Dans le cours du mois de novembre 1893, les longuerines et le tablier ont été renouvelés ainsi que le doublage en orme des coins. Quatre défenses en orme de 8 x 10 pouces ont été posées de chaque côté du quai, et du remplage a été déposé là où c'était nécessaire.

Les travaux ont été faits à la journée et ont coûté $398.45.

Les grandes mers montent de 17 pieds, et les petites de 11.

LONGUEUIL.

Longueuil, le chef-lieu du comté de Chambly, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, presque vis-à-vis Montréal.

La jetée que le ministère des travaux publics a fait construire a une longueur de 1,105 pieds et une largeur variant de 20 à 90 pieds, et baigne dans 7 pieds d'eau à son extrémité du large.

Dans le cours de l'hiver de 1892-93, la jetée du large, qui mesure 90 pieds sur 40, et la jetée proprement dite sur une longueur d'environ 180 pieds ont été emportées par les glaces à une distance de 13 pieds en aval, et ce tout d'une pièce. Afin que la chose ne se répète plus et pour empêcher que la jetée soit entièrement détruite, on l'a élargie au moyen d'une charpente en coffrage et d'un remblai. On a aussi augmenté le poids de la partie de la jetée la plus exposée aux glaces, dans le but de prévenir de nouvelles avaries.

Un trottoir a été posé sur tout la longueur de la jetée pour la commodité des passagers à pied, et des défenses en chêne blanc ont été fixées à la tête de la construction pour protéger les steamers.

Les dépenses pendant tout l'exercice se sont chiffrées par $2,948.70.

MATANE.

Le village de Matane se trouve dans le comté de Rimouski sur la rive sud du Saint-Laurent, à 240 milles en aval de Québec. Il est à 30 milles de Saint-Octave de Métis, le point le plus rapproché du chemin de fer Intercolonial.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, le prolongement du quai sur une longueur de 185 pieds, commencé en 1892-93, a été terminé. Le quai a maintenant une longueur totale de 245 pieds, une largeur de 30 pieds et une hauteur moyenne d'environ 20 pieds. La profondeur de l'eau à marée basse est de 5 pieds.

Il y a été dépensé $679.75

Les grandes mers montent de 11 pieds.

LA MALBAIE.

La Malbaie se trouve dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 90 milles à l'est de Québec.

Le village s'étend sur les deux bords de l'embouchure de la rivière Malbaie, qui se jette dans une baie d'un mille de profondeur et d'environ 2½ milles de largeur à son entrée. A marée basse, cette baie est presque entièrement à sec, sauf quelques petits chenaux à travers lesquels la rivière se déverse.

Le quai qui se trouve en cet endroit a été prolongé du côté de l'ouest. On y a ajouté une pile longue de 40 pieds, large de 35 pieds et haute de 50 pieds.

L'ancienne partie du quai a été réparée. L'entrepôt et les salles d'attente ont reçu deux couches de peinture, les toits ont été peinturés ou renouvelés, le plancher de la salle de l'entrepôt a été refait à neuf.

Les dépenses totales de l'exercice se sont élevées à $5,826.55.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle est le chef-lieu du comté de Bonaventure et se trouve sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 95 milles de Campbellton, N.-B.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $166.70 a été employée à réparer le tablier du quai.

RIMOUSKI.

Rimouski, le chef-lieu du comté de ce nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 185 milles en aval de Québec.

En 1893-94 le doublage a été terminé du côté ouest du quai sur une longueur de 400 pieds et la chaussée a été réparée.

Le quai de cette localité a une longueur de 2,130 pieds ; sa largeur varie de 20 à 50 pieds, et sa hauteur à son extrémité du large est de 27 pieds. La profondeurde l'eau à marée basse est de 9·4 pieds. A l'extrémité du large du quai il y a une L de 100 pieds sur 30 avec un coude de 125 pieds sur 30, ce qui forme un bassin.

On y a dépensé en 1893-94 $2,024.52.

Les grandes marées montent de 14 pieds.

RIVIÈRE BLANCHE.

La rivière Blanche traverse le comté de Rimouski et se jette dans le Saint-Laurent sur la rive nord, à environ 26 milles à l'est de Métis et 9 milles à l'ouest de Matane.

En 1893-94 une somme de $294.59 a été employée à réparer le quai, qui a une longueur totale de 574 pieds et une largeur de 20 pieds. A l'extrémité du large de la construction, il y a un T de 100 pieds de longueur sur 24 de largeur, ayant une hauteur totale de 18 pieds.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Rapides Longs.

La rivière du Lièvre se déverse dans l'Ottawa, à 18 milles en aval de la ville d'Ottawa. Sa direction générale est du nord au sud, et sa largeur, à partir de 25 milles en amont de son embouchure, varie de 300 à 600 pieds.

Il a été voté en 1893-94 une somme de $1,500 pour l'amélioration du chenal dans les Rapides Longs On a enlevé la quantité de cailloux voulue pour obtenir une navigation de 5 pieds à eaux basses.

Les dépenses se sont élevées à $1,244.94.

Petits Rapides.

L'écluse et le barrage que le ministère a fait construire se trouvent à 12 milles en amont du village de Buckingham. L'écluse a 150 pieds de longueur entre les portes et 31 pieds de largeur, la chute étant de 13 pieds 9 pouces à eaux basses.

Dans le cours de l'exercice, des réparations ont été faites à la culée occidentale du large et à l'un des quais. Ces réparatiens ont coûté $102.65.

RIVIÈRE-DU-LOUP.

Rivière-du-Loup ou Fraserville se trouve dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 115 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois d'août 1893, de menues réparations ont été faites au tablier et à la cale du quai. Dépenses, $27.45

Les grandes mers montent de 18 pieds, les petites de 12.

RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

Les Dalles se trouvent dans la rivière l'Assomption, à peu de distance en amont du point de jonction de la rivière Noire et de la rivière l'Assomption, à environ 25 milles en amont de la ville de Joliette.

Les Dalles forment une gorge étroite, remplie de cailloux et de rochers, et à travers laquelle la rivière coule très rapidement.

Pour améliorer cette section de la rivière on a appliqué, en 1893-94, une somme de $335.71 à élargir l'extrémité inférieure des Dalles de 12 à 20 pieds.

RIVIÈRE MADAWASKA.

La rivière Madawaska prend sa source dans le lac Témiscouata. puis courant dans la direction du sud, va se jeter dans la rivière Saint-Jean, à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick. Sa longueur est d'à peu près 30 milles et sa largeur de 90 à 150 verges. La Touladie, qui relie le lac Témiscouata au lac Touladie, est considérée comme une branche de la Madawaska et a environ 4 milles de long.

Le courant dans la rivière est très rapide et les bateaux un peu longs ont beaucoup de difficulté à la remonter jusqu'au lac. Pour remédier à la chose, le ministère a employé une somme de $1,196.62 à faire pratiquer un chenal de 30 à 40 pieds de largeur et d'une profondeur moyenne de $2\frac{1}{2}$ pieds, à eau basse. Des cailloux et d'autres obstacles à la navigation ont été enlevés jusqu'à une distance d'un mille du lac Touladie, et le chemin de halage a été amélioré.

RIVIÈRE NOIRE.

La rivière Noire, située dans le comté de Charlevoix, se jette dans le Saint-Laurent, sur la rive nord, à 108 milles à l'est de Québec et 18 milles en aval de la Malbaie.

Au cours du mois de septembre 1893 un brise-lames long de 90 pieds, large de 12 pieds et haut de 8 pieds, a été construit à l'embouchure de la rivière Noire pour protéger les goëlettes contre le fort courant qui se fait sentir dans cette rivière au printemps, lors de la crue des eaux. Ce brise-lames consiste en un caisson construit en troncs d'arbres avec parements à joints ouverts et rempli de cailloux qu'on a pris sur la plage où les goëlettes échouent à marée basse. Les travaux ont été exécutés à la journée et ont coûté $354.91. Les grandes marées, qui s'élèvent de 2 pieds au-dessus du brise-lames, montent de 20 pieds, et les petites de 13.

CHENAL DE LA RIVIÈRE OTTAWA AUX MILLE-ILES.

Les Mille-Iles se trouvent dans la branche nord de la rivière Ottawa, entre Saint-Eustache et Sainte-Rose.

Dans le cours des deux dernières années, le chenal entre ces deux points a été amélioré et creusé. On a enlevé des cailloux aux endroits suivants:—

1. Pointe nord de l'île de Filiatrault.
2. Chenal entre l'île de Corneille et l'île de Kennedy.
3. Pointe occidentale de l'île de Filiatrault.
4. Pointe d'amont de l'île de Kennedy.
5. Extrémité de la Grande-Pointe.
6. Rapide de Filion.

Les dépenses du dernier exercice se sont élevées à $401.70.

RIVIÈRE OUELLE.

Le village de la Rivière Ouelle est situé sur la rivière de ce nom, dans le comté de Kamouraska, à 75 milles en aval de Québec.

La jetée de cette localité se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 4½ milles en aval du village. Elle est construite en bois et en pierre; elle a 1,219 pieds de long et 28 de large. La pile à l'extrémité du large mesure 237½ x 50 pieds. Le sommet de la jetée se trouve à une hauteur de 42 pieds au-dessus du fond de la rivière.

En 1893-94 le doublage des coins de la pile a été renouvelé en partie, et la chaussée réparée. Le tout a entraîné une dépense de $728.40.

Les grandes mers montent de 18 pieds.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

La rivière Saint-Louis coule à travers le comté de Beauharnois et se jette dans le lac Saint-Louis, à la tête du canal Beauharnois, au moyen d'un coursier d'alimentation et d'un canal qui a une largeur d'environ 20 pieds et une profondeur moyenne de 3½ pieds.

A environ un mille en aval de l'embouchure du coursier d'alimentation, le pont qui était connu sous le nom de "pont Boyer" et dont la travée était de 18 pieds, a été démoli et remplacé par un autre pont avec travée de 40 pieds. Dépenses de ce chef, $893.28.

Le pont qui traversait la rivière au village de Saint-Etienne a été aussi démoli et refait à neuf.

Les culées du nouveau pont ont été construites aux frais du ministère, et la municipalité de Saint-Etienne s'est chargée des frais de la superstructure en fer.

Les culées, qui se trouvent éloignées l'une de l'autre de 80 pieds, sont construites en béton.

Ce pont a coûté en tout et partout $2,030.35.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Cette rivière coule dans une direction sud et se jette dans le Saint-Laurent aux Trois-Rivières.

De son embouchure aux Grandes Piles, soit une distance de 37 milles, cette rivière n'est pas navigable à cause des chutes et des rapides nombreux qui se suivent sans interruption ; mais en amont des Grandes Piles jusqu'à la Tuque, soit une distance de 75 milles, il y a un bon chenal pour les vaisseaux qui tirent moins de deux pieds d'eau.

Les plus grands obstacles que rencontre la navigation se trouvent aux rapides Manigance, aux hauts-fonds de la Mékinac, de la Pointe à Tom, de l'île aux Morpions et de la Pointe à Trudel, près des Grandes Piles. Entre le 10 juillet et le 16 octobre 1893, on a enlevé du côté ouest du chenal des rapides Manigance 644 cailloux, et l'on en a fait sauter 61 à la dynamite.

Le chenal, sur les hauts-fonds de la Mékinac et de la pointe à Trudel, a été creusé, et la meilleure route à suivre aux endroits les moins profonds entre les Grandes Piles et la Tuque a été indiquée.

Les dépenses totales se sont élevées à $3,142.70.

RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière traverse le comté d'Yamaska et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à la tête du lac Saint-Pierre, à 8 milles en aval de Sorel.

L'écluse est restée en bon état tout l'été. Elle a été ouverte le 2 mai et fermée le 23 novembre 1893. Durant cette période elle s'est ouverte pour 103 bateaux à vapeur, 108 goëlettes et barges, et 155 petites embarcations de toutes grandeurs.

Le 17 août 1893, les nouveaux règlements concernant le service des écluses furent mis en vigueur ; à partir de cette date jusqu'à clôture de la navigation, il a été perçu $156.61 de péages.

Dans le cours de l'exercice, par suite de la crue considérable des eaux, il a fallu déposer de la blocaille autour de la section intérieure du barrage.

La somme totale qui a été dépensée pour le personnel et l'administration s'est élevée à $708.14, et pour les réparations à $291.54.

ROBERVAL.

Roberval se trouve dans le comté de Chicoutimi et est le terminus, sur le lac Saint-Jean, du chemin de fer Québec et lac Saint-Jean.

En 1893-94, la somme de $4,960.62 a été employée à acheter une pile en coffrage éloignée de 600 pieds du rivage ainsi que le droit de passage, sur une longueur de 200 pieds, à partir du chemin public jusqu'au bord du lac, et à relier la pile en question à la rive. A la fin de l'exercice, les travaux n'étaient pas terminés.

SAINT-ALPHONSE.

Saint-Alphonse se trouve à la tête de la baie des Ha Ha, sur la rive nord-ouest de la rivière Saguenay, à 66 milles de son embouchure.

En 1893-94 le quai de cette localité a été doublé sur une longueur de 260 pieds avec des pièces d'épinette rouge de 6 pouces. Dépenses, $1,200.

SAINT-ANICET.

Saint-Anicet se trouve dans le comté de Huntington, sur la rive sud du lac Saint-François, à 56 milles au sud-ouest de Montréal.

Au mois de juillet 1892, un contrat fut passé avec Mr L. N. Masson pour la reconstruction de toute la superstructure de la pile du quai de cette localité, au prix de $1,500.

La pile en question a 100 pieds de long, 35 pieds de large et 5 pieds 6 pouces de haut au-dessus des eaux basses.

Un hangar, contenant une salle d'attente et un entrepôt, a été construit sur le quai. On a dépensé de ce chef $225.35.

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

Sainte-Anne du Saguenay est située dans le comté de Chicoutimi, sur la rivière Saguenay, vis-à-vis Chicoutimi. Des cailloux qui se trouvaient près du quai et qui étaient une source de danger pour les navires ont été enlevés. Dépenses, $99.30.

SAINT-FRANÇOIS, ILE D'ORLÉANS.

La paroisse de Saint-François est voisine de celle de Saint-Jean. Elle comprend l'extrémité orientale de l'île et s'étend au sud et à l'ouest jusqu'à Sainte-Famille.

La superstructure du quai de cet endroit, qui avait été avariée par les glaces, a été reconstruite sur une hauteur de 5 ½ pieds à partir de l'extrémité du large et sur une longueur de 300 pieds.

La cale, à l'extrémité du large, a été exhaussée et mise de niveau avec le nouveau tablier. Six poteaux ont été ajoutés à la construction, et les pièces de couronnement renouvelées sur une étendue de 680 pieds.

Toutes les anciennes défenses en orme ont été enlevées; on a conservé celles qui étaient en bon état, et les autres ont été remplacées. Le côté occidental du quai, sur une longueur de 240 pieds et sur toute la hauteur de la construction, a été doublé avec des pièces de sapin noir de 3 pouces; le côté oriental a été protégé de la même manière sur une étendue de 70 pieds, et les angles des coins du large ont été revêtus de pièces d'orme de 4 pouces d'épaisseur et de 20 pieds de longueur.

Le petit hangar à l'extrémité du côté de terre a été réparé et recouvert en bardeaux.

Les dépenses pendant tout l'exercice se sont montées à $1,705.62.

SAINT-JEAN, ILE D'ORLÉANS.

Saint-Jean se trouve dans le comté de Montmorency, sur la rive sud de l'île d'Orléans, et est éloigné de 7 milles du Saint-Laurent.

Les parements en bois du quai de cette localité ont été renouvelés, ainsi que les entretoises et les longuerines de la superstructure sur une longueur de 155 pieds, une hauteur de 5 pieds 9 pouces et une largeur de 30 pieds. Le tablier a été refait à neuf, et les pièces de couronnement ont été remplacées. On a réparé la cale du côté est de la pile du large en y posant trois longuerines en pin de 12 x 12 pouces, auxquelles un plancher de 300 pieds superficiels en pièces de bois dur de 6 pouces a été solidement assujetti. Les marches conduisant à la cale ont été réparées, et 10 nouveaux poteaux y ont été posés. Dépenses, $1,981.62.

Les grandes mers montent de 22 pieds, les petites de 14.

SAINT-LAURENT.

Saint-Laurent est un village prospère situé sur la rive méridionale de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency, à 10 milles à l'est de Québec et à 6 milles en aval de l'extrémité occidentale de l'île. Les grandes marées montent de 19 pieds, les petites de 13.

Dans le cours de l'été de 1893, un hangar ouvert, un petit entrepôt et une salle d'attente ont été construits à la tête du quai qui se trouve ici. Deux cents madriers de 3 pouces du tablier ont été renouvelés, et le débarcadaire a subi de menues réparations.

Les travaux ont été exécutés à la journée et ont coûté $665.47.

SAINT-MICHEL DE BELLECHASSE.

Le village de Saint-Michel se trouve dans le comté de Bellechasse, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 15 milles à l'est de Québec. C'est un endroit où beaucoup de personnes vont passer l'été et le pays environnant est fertile.

Les vagues s'introduisaient par les joints ouverts des défenses du quai de cette localité et se brisaient sur la partie inférieure du tablier. Pour remédier à cela, dans le cours du mois de septembre 1893 on a doublé le côté nord-est du quai avec des madriers de 3 pouces, sur une longueur de 485 pieds.

Les marches du débarcadère du côté est du quai ont été réparées.

Le tout a coûté $509.78. Les grandes marées montent de 20 pieds et les petites de 13.

SAINT-SIMÉON.

Saint-Siméon est situé dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint Laurent, à 108 milles à l'est de Québec et à 18 milles en aval de la Malbaie.

Au cours du mois de septembre 1893 la pile isolée, qui avait été déplacée et avariée par les glaces, a été réparée. On a renouvelé 8 pièces des parements sur une longueur de 14 pieds et protégé les côtés est et ouest de la pile au moyen de défenses. Les marches du débarcadère ont aussi été réparées. Les travaux ont été faits à la journée et ont entraîné une dépense de $498.29 Les grandes mers montent de 20 pieds et les petites de 12½.

SAINT-THOMAS DE MONTMAGNY.

Saint-Thomas de Montmagny, le chef-lieu du comté de Montmagny, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 35 milles en aval de Québec.

En 1879-80, une pile isolée de 30 x 30 pieds et baignant, à son extrémité du large, dans 5 pieds d'eau à marée basse, a été construite à une distance de 100 pieds du rivage. En 1880-81, cette pile a été reliée à la rive. C'est un débarcadère très commode pour ceux qui naviguent dans ces parages à bord de petites embarcations.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $227.11 a été employée à réparer et à améliorer le tablier ainsi que d'autres parties du quai.

SAINT-ZOTIQUE.

La jetée de Saint-Zotique est située dans le comté de Soulanges, sur la rive nord du lac Saint-François, à environ 2½ milles en amont de Coteau-Landing. Elle consiste en une pile de 132 pieds 4 pouces de long sur 24 pieds de large ; la largeur de l'abord formé de 34 caissons placés à des intervalles de 20 pieds, varie de 8 à 12 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, les travaux suivants ont été exécutés:—

1. La superstructure de la pile ou du quai proprement dit a été reconstruite et planchéiée avec des madriers de pin de 3 pouces.

2. Les trois caissons qui avaient été avariés par la glace ont été reconstruits et les longuerines en ont été renouvelées.

3. Un brise-glace de 15 x 20 pieds a été construit et lesté.

4. L'abord a été couvert, sur une longueur de 653 pieds, de madriers de pin de 3 pouces.

Les dépenses encourues pendant l'exercice se sont montées à $2,490.73.

TADOUSAC—OU ANSE À L'EAU.

Tadousac se trouve à l'embouchure de la rivière Saguenay, sur sa rive nord.

Un abord de 600 pieds de long, 18 pieds de large et 12 pieds de haut a été construit pendant le cours de l'exercice. Dépenses de ce chef, $2,700

YAMACHICHE.

Le village d'Yamachiche est situé dans le comté de Saint-Maurice, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 16 milles en amont des Trois-Rivières, au pied du lac Saint-Pierre. Afin de donner des moyens de quaiage, on a passé un contrat pour la construction d'une pile isolée de 24 sur 48 pieds à l'embouchure de la rivière Yamachiche.

Au commencement de l'exercice, les travaux se poursuivaient; ils ont été terminés le 11 septembre 1893.

Au mois d'avril 1894, deux des poteaux d'amarrage ont été brisés par les glaces; on les a renouvelés au cours du mois de juin.

Dépenses totales du dernier exercice, $1,169.55.

PROVINCE D'ONTARIO.

BEAVERTON.

Beaverton se trouve dans le comté d'Ontario, sur la rive orientale du lac Simcoe.

L'extrémité du large du débarcadère de cette localité ayant été avariée par les glaces, on l'a réparée dans le cours du mois de mai 1894. La somme dépensée pour ces réparations s'est élevée à $148.97.

CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal de Burlington relie le lac Ontario à la baie Burlington ; ses bords sont protégés par des caissons.

Comme l'ancien bac traversier était en très mauvais état, on en fit construire un autre. Le nouveau bac, qui ne laissait rien à désirer, fut livré dans le cours du mois de juillet 1893 et coûta $1,446.45.

Pendant la nuit du 13 octobre 1893, alors qu'une violente tempête sévissait sur le lac Ontario, le bac qu'on venait de faire construire dériva dans le lac et l'on n'a pu savoir ce qu'il est devenu.

Au mois de janvier 1894, l'ancien bac fut réparé au prix de $434.80 et reprit le service, de sorte que le trafic n'a pas été interrompu.

Dans le cours de l'exercice, plusieurs longuerines et une grande partie du tablier de la jetée ont été renouvelées. Dépenses de ce chef, $1,053.34.

COBOURG.

Cobourg, le chef-lieu du comté de Northumberland, est sur le lac Ontario, à environ 96 milles à l'ouest de Kingston et à 72 milles à l'est de Toronto.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, des réparations ont été faites à la jetée orientale de ce port, et des brèches qui s'étaient produites dans le quai ont été remplies. Le tablier et les longuerines de la longue jetée occidentale ont été en partie réparés ou renouvelés. Les dépenses, dans le cours de l'exercice, se sont élevées à $1,004.11.

COLLINGWOOD.

Collingwood se trouve dans le comté de Simcoe, sur la rive sud de la baie Georgienne.

Dans le cours de l'exercice, le brise-lames a été réparé, et des boulons ainsi que de la tôle de chaudière ont été posés à la longue jetée. Dépenses, $245.12.

COLPOY.

Colpoy est situé dans le comté de Bruce, sur la rive occidentale de la baie de Colpoy, à trois milles au nord de Wiarton.

En 1880, les habitants du village ont fait construire une jetée de 123 pieds de longueur et baignant dans 9 pieds d'eau à son extrémité du large. En 1893, la municipalité a fait prolonger cette jetée de 118 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, d'après les instructions du ministère des travaux publics, une pile solide de 40x30x13 pieds a été érigée à l'extrémité du large de la jetée en question, et des réparations ont été faites à l'abord. Les dépenses totales se sont chiffrées par $600.

GODERICH.

Goderich est situé dans le comté de Huron, sur la rive orientale du lac Huron, à environ 68 milles de Sarnia.

Le 20 avril 1893, on a passé un contrat avec MM. J. Brewder et McNaughton, d'Ottawa, pour le prolongement de la jetée septentrionale sur une étendue de 410 pieds et celui de la jetée méridionale sur une étendue de 110 pieds, ainsi que pour le creusage des bassins nécessaires.

Au 30 juin, le caisson inférieur du côté nord était terminé et la construction de tous les autres caissons était assez avancée. Une grande quantité de pierre de lestage et presque tout le bois pour la superstructure avaient été livrés.

De menues réparations ont été faites aux jetées à la journée.

Dépenses totales de l'exercice 1893-94, $15,147.63.

PORT DE KINGSTON.

La ville de Kingston est située dans le comté de Frontenac, à l'extrémité d'aval du lac Ontario, à 172 milles en amont de Montréal.

Depuis plusieurs années, on travaille à débarrasser le port de Kingston du haut-fond de la Pointe-Frédéric. Les travaux se sont continués pendant l'exercice 1893-94 : 1,568 verges cubes de roches ont été enlevées. Dépenses de ce chef, $3,885.64.

KINGSVILLE.

Kingsville se trouve dans le comté d'Essex, sur la rive nord du lac Erié, à une distance d'environ 25 milles à l'est de l'embouchure de la rivière Détroit.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, le caisson du large ainsi que la superstructure du brise-lames ont été reconstruits et le débarcadère a été réparé; le tout a coûté $1,842.

MEAFORD.

Meaford est situé sur la baie Georgienne, à 15 milles à l'ouest de Collingwood et à 20 milles à l'est d'Owen-Sound. C'est une ville importante du comté de Grey et le terminus de la division nord du chemin de fer Grand-Tronc.

La construction des ouvrages de protection en pilotis, sur une longueur de 500 pieds, a été terminée en novembre 1893. La jetée a subi des réparations. Dépenses, $1,870.92.

PORT-ALBERT.

Port-Albert est situé à l'embouchure de la crique des Neuf-Milles, du côté est du lac Huron, à 11 milles au nord de Goderich, dans le township d'Ashfield, comté de Huron.

Le 10 mars 1893, un contrat a été passé avec M. Patrick Navin pour construire un prolongement de 200 pieds de long à chacune des jetées et pour draguer des bassins destinés aux charpentes en coffrage de ces prolongements, et la préparation du bois pour les charpentes en coffrage a commencé en juin de la même année.

Le 15 septembre 1893, l'entrepreneur mit en place les deux caissons destinés à prolonger la jetée septentrionale ; mais comme ils n'avaient pas assez de lest, une tempête qui éclata le lendemain matin emporta la partie supérieure du caisson du large ainsi que tout le caisson inférieur, qui est complètement détruit.

Comme le délai pour l'achèvement des travaux expirait le 10 mars 1894 et que l'entrepreneur ne paraissait pas disposé à se mettre sérieusement à l'œuvre, le contrat fut annulé. Les travaux se poursuivent actuellement à la journée.

PORT-HOPE.

Port-Hope est situé dans le comté de Durham, sur le lac Ontario, à 7 milles à l'ouest de Cobourg et à 107 milles de Kingston, au pied du lac.

Les travaux commencés en 1892-93 dans le port et sur le quai du chemin de fer ont été continués dans le cours du dernier exercice et diverses réparations générales ont été faites. Dépenses, $2,468.96.

PORT-ROWAN.

Port-Rowan se trouve dans le comté de Norfolk, sur la rive septentrionale du lac Erié, à 21 milles de la ville de Simcoe.

Le 5 décembre 1892, un contrat a été passé avec M. P. Navin pour la construction d'un débarcadère de 1,060 pieds de long en cet endroit.

Les travaux, commencés au mois de mars 1893, ont été terminés en juin 1893, et ont coûté $9,497.07.

Ce débarcadère se compose d'un abord de 535 pieds de long, construit en pierre et en gravier, et de douze caissons avec travées intermédiaires couvertes.

FLEUVE SAINT-LAURENT—EN AMONT DE BROCKVILLE.

L'année dernière, le parlement vota une somme de $1,200 pour faire creuser à une profondeur de 16 pieds un haut-fond situé dans le chenal du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis Hillcrest, à 5 milles en amont de la ville de Brockville, et couvert seulement de 7 à 8 pieds d'eau aux endroits les moins profonds. Le 18 septembre, on commença à draguer la partie d'aval de ce haut-fond, et les travaux se continuèrent jusqu'au 13 octobre. A cette date, 160 verges cubes de roches avaient été enlevées et

environ la moitié de la superficie du haut-fond avait été creusée à une profondeur de 16 pieds. La partie d'amont du haut-fond en question n'a pas été touchée, et il sera très difficile de la draguer, attendu que le courant a une vitesse d'environ 5 milles à l'heure e ı cet endroit. Les travaux ont été exécutés avec l'outillage dont on s'est servi dans ces dernières années pour faire disparaître le haut-fond de la pointe Frédéric, dans le port de Kingston, mais cet outillage est tout à fait insuffisant à cause de la force du courant. On devrait faire sauter le roc après l'avoir percé et les fragments devraient être enlevés par une drague ou déposés dans des trous profonds.

SOUTHAMPTON.

Southampton est situé dans le comté de Bruce, sur la rive orientale du lac Huron; c'est le point terminal de la division Wellington, Grey et Bruce du chemin de fer Grand-Tronc.

Dans le cours du dernier exercice, les jetées et les brise-lames ont été réparés. Dépenses, $437.99.

THORNBURY.

Thornbury se trouve sur la rive occidentale de la baie Georgienne, à l'embouchure de la rivière au Castor, dans la circonscription électorale du comté de Grey, division est.

Le débarcadère, qui avait déjà grand besoin de réparations, fut endommagé encore davantage dans le cours du mois de mai 1893. Un orage violent, qui dura deux jours, détermina une telle crue des eaux dans la rivière au Castor que toutes les vannes de moulins dans le voisinage de Thornbury furent emportées. Les débris entraînées par le courant minèrent le débarcadère à son extrémité inférieure, et la construction, sur une distance de 160 pieds, tassa du côté du port.

Avec le crédit que le ministère avait à sa disposition, le débarcadère fut réparé le mieux possible et mis en assez bon état pour qu'on pût continuer à s'en servir.

La somme dépensée de ce chef s'est élevée à $3,889.03.

PORT DE TORONTO.

Travaux à l'entrée de l'est.

Les travaux à l'entrée de l'est, qui furent commencés en 1889, se composent de la construction d'une charpente en coffrage de 1,650 pieds de longueur érigée dans le but de fermer partiellement l'ouverture orientale à partir de l'île du Pêcheur (*Fisherman's Island*) jusqu'au nouveau chenal de l'est qui sera pratiqué par la construction de deux lignes de chapentes en coffrage longues respectivement de 2,400 pieds et de 2,280 et à 400 pieds l'une de l'autre, et en draguant entre ces deux lignes à une profondeur de 16 pieds à eau basse.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, huit caissons ont été enfoncés du côté ouest du chenal, de sorte qu'il y a actuellemeut en cet endroit 54 caissons en place. Onze cent cinq (1105) pieds linéaires de superstructure ont été construits, soit un total de 3,760 pieds linéaires terminés. Treize mille huit cent douze (13,812) verges cubes de pierre ont été déposées dans les caissons et 270 verges cubes de grosse pierre ont été délivrées pour être posées en tabus autour des contre-forts de la jetée orientale. Neuf cent cinq (905) pieds linéaires de superstructure ont été planchéiés, soit un total de 3,560 pieds linéaires d'ouvrages couverts. Six caissons se trouvaient partiellement construits à la fin de l'exercice.

Il en a été enlevé 144,355 verges cubes de sable, soit un total de 652,523 verges cubes.

Travaux Publics.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COLUMBIA.

La Columbia prend sa source dans les montagnes Rocheuses, latitude 50° nord, longitude 116° ouest, et dans la première partie de son parcours coule vers le nord-ouest jusqu'à ce qu'elle ait reçu son tributaire d'extrême nord à peu près à la latitude 52° 30′ nord, après quoi elle coule dans la direction du sud et traverse la frontière. La longueur totale de cette rivière est portée à 1,200 milles.

En amont de Golden.—Dans le cours de l'été et de l'automne de 1893 et pendant le printemps de 1894, cette section de la rivière Columbia a été creusée à l'aide du dragueur "Muskrat," et les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants. On commença par draguer le port Adela, situé dans le lac de la Vase—point intermédiaire entre les deux grands lacs de la Columbia,—à 113 milles en amont de Golden. Un chenal de 1,400 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur et 4 pieds de profondeur fut pratiqué à partir du débarcadère vers l'embouchure de la rivière qui se jette dans le lac d'aval (lac Windermere). Dans le bas de ce lac, un chenal subsidiaire fut fermé et le chenal principal,qui était très resserré en cet endroit, fut élargi et creusé. A l'entrée du lac, le chenal, sur une longueur de 1,300 pieds et une largeur de 30 pieds, fut creusé à une profondeur de 4 pieds. Le dragueur fut ensuite dirigé à l'embouchure du lac d'aval, où il fut employé jusqu'à l'hiver à creuser le chenal. Les travaux furent repris en cet endroit au printemps de 1894 et continués jusqu'à l'époque de la crue des eaux, alors qu'on conduisit le dragueur dans le lac d'amont pour creuser l'abord du canal qui relie ensemble les rivières Kootenay et Columbia.

On porte à 30,400 verges cubes la quantité de vase, de sable et de gravier qui a été enlevée en amont de Golden. Les dépenses,tout compris, se sont élevées à $4,497.73.

En aval de Revelstoke.—On a fait construire un barrage en caissons remplis de pierre pour diriger le courant contre une barre qui formait une longue courbe dans le chenal. L'effet voulu a été obtenu. En outre, plusieurs chicots ont été enlevés du chenal entre Revelstoke et le lac de la Flèche (en amont). Les dépenses se sont chiffrées par $1,498.22.

En aval de Kootenay.—Dans le cours du dernier exercice, on a employé une somme de $1,196.70 à construire, au bas des rapides Kootenay,un caisson lesté avec des rochers, de 226 pieds de long, 7½ pieds de large et 7½ pieds de haut, afin de faciliter la navigation dans ces parages,et à acheter des câbles en fil d'acier pour aider les steamers à franchir les rapides Tin Cup et Kootenay. Les premiers rapides sont à 2½ milles en aval des derniers.

RIVIÈRE FRASER.

Embouchure de la rivière.—Les travaux d'amélioration du chenal qui traverse les battures situées à l'embouchure de cette rivière n'ont pas été poussés activement pendant l'été et l'automne de 1893, parce qu'on a cru qu'il valait mieux attendre que de nouvelles observations et d'autres sondages eussent été faits, permettant d'apprécier le résultat des travaux de l'année précédente. Comme il a été impossible de faire des sondages pendant le temps de la pêche à cause du grand nombre de bateaux qui occupaient le chenal, on a dû se contenter de prolonger là où c'était nécessaire les ouvrages de protection, de poser quelques matelas à la jetée méridionale et de préparer un plan d'opérations pour le printemps.

Le résultat des sondages faits dans le cours de l'automne de 1893 faisaient voir que le chenal s'était sensiblement modifié au large de la Pointe-Garry et tendait fortement à gagner le nord. Si cela avait continué, le chenal serait bientôt devenu impraticable. Pour remédier à la chose, on décida d'enfoncer tout d'abord des matelas à environ 700 pieds en aval de la Pointe Garry et de poursuivre ensuite les travaux du côté de cette pointe.

Après avoir enfoncé côte à côte 24 matelas de 50 pieds de long, 25 pieds dd largeur et de 3 pieds de profondeur, soit une longueur totale de 720 pieds, on dut abandonner les travaux par suite de la crue des eaux.

La balance du crédit a été dépensée à acheter l'outillage nécessaire et à tout préparer pour les opérations du présent exercice.

Le quai où l'on emmagasine le combustible et les matériaux a été réparé, et 6 matelas ont été enfoncés dans le voisinage pour amortir et détourner le courant qui affouillait la rive en avant et en arrière du quai.

Les dépenses, y compris le service du bateau-chèvre *Samson*, les inspections, les sondages, l'entretien du marégraphe, etc., se sont chiffrées par $29,719.10.

Bois de Garry.—On a continué, au mois de juillet 1893, à protéger la rive de la rivière Fraser, à la pointe Garry, située du côté nord de l'embouchure de la rivière en question. Les travaux ont été absolument du même genre que ceux qui ont été exécutés l'année dernière. Des matelas de fascines, longs de 100 pieds, larges de 28 pieds et profonds d'à peu près 3 pieds, ont été enfoncés côte à côte le long de la rive au moyen de pierres, les extrémités supérieures reposant un peu au-dessous des hautes eaux.

La rive a été protégée sur une longueur de 840 pieds dans le cours de l'exercice, et les dépenses se sont montées à $11,990.43.

Miller's-Landing.—Les travaux ont été repris ici le 14 octobre 1893. Le barrage a été prolongé afin de détourner graduellement le chenal principal de la rivière et empêcher ainsi que l'affouillement ne se continue à cet endroit. On a érigé un tréteau sur l'ancienne partie de la construction pour faciliter le transport des matériaux.

Les travaux ont été considérablement retardés par le mauvais temps qu'il a fait, et le coût en a été beaucoup augmenté.

A la date du 24 février 1894, une charpente à encaissement de 300 pieds de long, 22 pieds de large et 15 pieds de profondeur en moyenne avait été enfoncée et lestée, de sorte que le barrage a maintenant une longueur totale de 814 pieds. Bien que les travaux ne soient pas encore terminés, tout indique déjà que le chenal finira par reprendre son ancien cours.

RIVIÈRE OKANAGON.

L'Okanagon coule dans la direction du sud et se déverse dans la rivière Columbia, à peu près à la lat. 48° 5′ N., long., 119° 58′ O., après un parcours de plus de 300 milles.

Pendant l'exercice 1893-94, on a employé une somme de $1,340.05 à enlever des chicots et à couper des arbres sur cette rivière, dans le but de la rendre navigable pour les steamers d'un faible tonnage entre le lac Okanagon et le lac du Chien, distance de 5½ milles.

RIVIÈRE SKEENA.

La rivière Skeena ou Simpson prend sa source dans le lac Connolly, coule dans la direction de l'ouest et se jette dans l'océan Pacifique, à la tête de l'anse de l'Observatoire. Elle forme, dans une partie de son parcours, la frontière sud-est d'Alaska. Les steamers la remontent à partir de Nanaïmo jusqu'à une distance de près de 100 milles, et c'est une des routes qui conduisent aux mines d'or d'Ominica.

Les opérations furent reprises l'hiver dernier; elles ont consisté à faire sauter et à enlever des pointes et des récifs de roches et de cailloux aux barrages Quina et Beaver, à huit milles environ en aval d'Hazleton, ainsi qu'une pointe dans le chenal de droite à l'entrée du canon Gitchilache. On a pareillement fait disparaître un gros caillou qui se trouvait à mi-chenal dans les rapides Sheep, à 12 milles en aval d'Hazleton. Ces travaux ont occasionné une dépense de $2,926.89.

RIVIÈRE SOMAS.

La rivière Somas se déverse dans la partie supérieure du détroit de Barclay, appelé canal Alberni, sur la côte occidentale de l'île Vancouver.

Dans le cours de l'exercice 80 gros chicots ainsi que plusieurs petits, et 18 gros arbres en surplomb qui obstruaient la navigation de cette rivière entre son embouchure et le débarcadère, ont été enlevés. Ces travaux ont coûté $499.80.

VICTORIA.

On a continué à enlever, à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro, les roches connues sous le nom de Beaver et Dredger, situées dans les bassins intérieur et centre du port de Victoria.

Dans le but de briser le rocher en fragments assez petits pour admettre le dragage, on a percé et fait sauter, au moyen 1,166 livres de matières explosibles dont 75 pour 100 de dynamite, 858 pieds linéaires de trous de 2 pouces de diamètre. De la grande quantité de fragments ainsi mis en pièces 135 verges cubes furent enlevées, jusqu'à la fin de juin dernier, du rocher Beaver et 57 du rocher Dredger, faisant un total de 192 verges cubes, ou 423 tonnes.

Outre les travaux de forage, de pétardement et de dragage, plusieurs réparations incidentes rendues nécessaires ont été faites à l'outillage.

La totalité des dépenses, pendant l'exercice, s'est élevée à $9,954.60.

WILLIAM'S-HEAD, STATION DE QUARANTAINE, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le quai en eau profonde, pour fins de quarantaine, dont le rapport ministériel de 1892-93 a fait une description complète, fut achevé dès le début de l'exercice 1893-94.

Cette construction est très solide; et il y a le long du quai, à marée basse, assez d'eau pour tenir à flot les plus gros navires qui fréquentent ce port.

Le service d'eau, dont le rapport de l'année dernière a fait mention, a donné pleine satisfaction.

La totalité de la dépense, pendant l'exercice, s'est élevée à $7,265.19.

II.—OPÉRATIONS DE DRAGAGE.

A l'aide de l'outillage disponible, des travaux de dragage ont été faits, pendant l'exercice 1893-94, aux endroits ci-dessous :—

Nouvelle-Ecosse.

Bayfield,
Rivière de l'Est, Pictou,
New-Glasgow,
Rivière au Saumon,
Yarmouth.

Nouveau-Brunswick.

Bathurst,
Gagetown Creek,
Grimross,
Rivière Kennebeccasis,
Rivière Miramichi,
Nashwaak.

Ile du Prince-Edouard.

Cap-Traverse,
Grande-Rivière,
Murray Harbour—Sud

Québec.

Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires entre Montréal et Québec,
Berthier (*en haut*)
Charlemagne,
Châteauguay,
Chicoutimi,
Grenville,
Longueuil,
Bassin Louise, Québec,
Port Saint-François,
Rivière Saint-Pierre,
Saint-Placide.

Ontario

Belleville,
Bowmanville,
Cobourg,
Collingwood,
Goderich,
Hamilton,
Liverpool-Market,
Meaford,
Port-Arthur,
Port-Hope,
Port-Stanley,
Rivière Détroit,
Rivière Kaministiquia,
Rondeau,
Thornbury,
Bassin de Wingfield.

Manitoba.

Rivière-Rouge,
Rivière de la Vase-Blanche.

Colombie-Britannique

Havre de Victoria.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGAGE À BAYFIELD.

Bayfield, comté d'Antigonish, se trouve sur le côté sud de la baie Saint-George, 8 milles à l'est du port d'Antigonish, et à 15 milles de l'entrée nord du détroit de Canso. Le port est formé par l'île Pomquet et les récifs situés aux extrémités; pour le protéger on a construit un brise-lames qui part de la terre ferme et clot partiellement le chenal ou ouverture à l'ouest de l'île.

Le ministère a fait construire dans le port un quai public dont l'assise a été creusée par le dragueur *Geo. McKenzie* jusqu'à une profondeur de 12 pieds à eau basse, marée haute—ce qui a nécessité l'enlèvement de 1,351 verges cubes de vase, gravier et sable, travail qui a coûté $1,208.91.

Entre le 14 mai et le 28 juin 1894, le dragueur *Canada* fut employé à faire des creusages autour du quai neuf et à former un bassin de forme triangulaire, de 510 pieds de long, et dont le quai occupe le sommet à une distance de 275 pieds de la base. On en est arrivé à une profondeur de 12 pieds sur toute la superficie en enlevant 9,810 verges cubes de vase et de sable. Ces travaux ont coûté $3,891.09—soit 39.67c. par verge cube.

DRAGAGE DANS LE PORT DE PICTOU.

Pictou est un port important sur la rive sud du golfe Saint-Laurent. Il est à 5 milles au sud de la pointe du Caribou et au fond d'une baie dont la superficie est de plus de 2 milles carrés, entre la pointe Logan et Mackenzie-Head et le fond de la baie.

La ville de Pictou se trouve sur la rive septentrionale du port, à 2 milles en deçà du phare, le long de la rive d'une petite baie et au pied d'un promontoire qui s'élève à une hauteur de 200 pieds au-dessus de la mer. En face de la ville le port se partage en trois grands bras de mer à la tête desquels sont les rivières de l'Est, du Milieu et de l'Ouest.

Le port de Pictou est important à cause des riches houillères, des mines de fer, des carrières et du pays magnifiquement établi qui l'entourent; et aussi à cause du fait que la ville de New-Glasgow n'est qu'à 6½ milles en amont de la rivière de l'Est et que le chenal est navigable jusqu'à cette ville pour les vaisseaux qui tirent huit pieds d'eau.

Le bassin dont le rapport de 1892-93 mentionnait le dragage à New-Glasgow pour permettre de lancer un steamer devant faire le service de bateau-passeur du chemin de fer Intercolonial entre Port-Mulgrave et la pointe Tupper, sur le détroit de Canso, fut complété le 11 juillet 1893 à une profondeur de 15 pieds sur toute son étendue, et une nouvelle quantité de 2,385 verges cubes de sable et vase, etc., fut enlevée. Coût de ce travail, $2,134.18.

De nouveaux dragages furent faits entre les 12 juillet et 20 août, et les — septembre et 7 novembre, pour approfondir le chenal de la rivière de l'Est, mais seulement pour obtenir une profondeur de 9 pieds à eau basse, grandes marées. Le rapport de l'année dernière mentionne que le ministère a l'intention de rendre cette rivière navigable à une profondeur de 16 pieds à eau basse, grandes marées; mais à moins de crédits spéciaux et d'un outillage spécial, le progrès effectué annuellement avec le matériel disponible sera lent et coûteux. Pendant le temps qu'il a travaillé, le dragueur *Geo. McKenzie* a enlevé 12,412 verges cubes de vase, de sable, etc., au prix de $11,106.05.

DRAGAGE À LA RIVIÈRE-AU-SAUMON.

Rivière-au-Saumon, havre du Castor, comté d'Halifax, est un village prospère de quelques 300 ou 400 habitants qui s'occupent d'agriculture, de pêche, de mise du homard en conserves et de mines aurifères—situé sur la rivière dont il porte le nom et qui se déverse dans le port à l'extrémité nord-est. Par la grande route il se trouve à 85 milles d'Halifax et à mi-chemin entre le port d'Halifax et le cap Canso.

Il y a 20 ou 25 ans le port qui, quoique petit, est bien abrité, avait une profondeur de 18 à 24 pieds jusqu'à son point extrême; mais depuis l'établissement, il y a une quinzaine d'années, des broyeurs de la compagnie aurifère Dufferin sur la rivière, à trois ou quatre milles de son embouchure, cette profondeur a été graduellement réduite par le dépôt des débris dont ces usines se sont débarrassées en les jetant dans la rivière, si bien qu'il n'y a plus maintenant que trois ou quatre pieds d'eau à marée basse. Naturellement le commerce local en a beaucoup souffert; même les petits navires ont de la misère à s'approcher, à marée basse, du quai d'aval dans la partie supérieure du port. Des paquebots à voiles faisant le cobotage y relâchent tous les quinze jours, et un steamer faisant le service entre Halifax et Charlottetown, I.P.-E., *via* les ports côtiers intermédiaires, y arrêtent une fois et même deux fois par semaine.

Afin de rendre un peu à ce port son ancienne utilité, le dragueur *Geo. McKenzie* a été employé, entre le 14 et le 30 juin 1894, à approfondir le chenal et les abords des quais; à la fin de l'exercice il avait enlevé 3,038 verges cubes de sable et de vase; frais, $2,718.50.

DRAGAGE À YARMOUTH.

La ville de Yarmouth, comté de Yarmouth, se trouve à l'extrémité occidentale de la péninsule de la Nouvelle-Ecosse. Le port est uni par des côtes en galets qui s'étendent depuis l'extrémité septentrionale de l'île du cap Fourchu jusqu'à la grande terre, et la séparent de la Baie de Fundy. En 1876, 1877, 1878, 1886, 1887, 1888 et 1889, le chenal à travers le port et en avant des quais a été amélioré par du dragage, l'enlèvement de cailloux, l'installation d'une "spinale" sur le rocher Sollon et d'une balise sur le rocher Lobster.

Entre le 27 novembre 1893 et le 13 janvier 1894, et entre le 16 mars et le 30 juin 1894, le dragueur *St Lawrence* a été employé à creuser le chenal à 16 pieds à eau basse, grandes marées: ce chenal a un alignement de 16 pieds à marée basse, depuis Clements jusqu'au quai du bateau à vapeur, distance de 690 pieds, et une largeur de plus de 64 pieds au quai de Clement jusqu'à 114 pieds près le quai du bateau à vapeur, augmentant jusqu'à 200 au détour vers le rocher Lobster, de là en descendant ayant une profondeur de 16 pieds sur une distance de 2,280 pieds; la longueur, au détour extérieur, est de 160 pieds. Il faudra faire encore du dragage pour compléter les travaux dans ce port. Les matières enlevées consistaient en tuf, argile, et argile et roche; la quantité draguée en a été de 30,585 verges cubes, et le dragage a coûté $7,605.06, ou 24.86c par verge cube.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGAGE À BATHURST.

Le port de Bathurst, à l'embouchure de la rivière Nipisiguit, a deux encâblures de largeur à l'entrée entre la pointe d'Alston et la pointe de Carron.

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

En dehors du port se trouve une barre sur laquelle il n'y a que 7 pieds d'eau à mer basse et 14 pieds à mer haute. La distance à partir de l'extérieur de la barre, dans 18 pieds d'eau jusqu'à l'embouchure de la rivière, est de 1½ mille, et sur toute la distance, le chenal étroit se trouve entre des hauts-fonds de sable.

A l'embouchure, entre les pointes de sable, il y a 18 à 34 pieds d'eau.

En dehors de l'entrée se trouve un grand bassin bien abrité, ayant près de 3 milles de longueur et 2 milles de largeur, mais presqu'à sec à mer basse, sauf les chenaux des quatre rivières qui, après avoir réuni leurs eaux en aval de Bathurst, traversent le bassin jusqu'à l'entrée, formant par leur réunion ce qu'on appelle le chenal principal.

En 1892-93, le chenal fut approfondi à travers la "Barre-à-rides" (Riple Bar) près de l'entrée ; à travers la barre-à-lest, presque à mi-chemin dans le grand chenal, jusqu'à une profondeur de 10 pieds; et une tranchée profonde de 8 pieds fut pratiquée à la jonction de la rivière Tetagouche.

En 1893-94, le chenal à travers la "barre-à-rides" fut prolongé de 400 à 500 pieds ; la partie centrale, longue de 300 pieds, a 150 pieds de large à chaque extrémité, et sa profondeur a été augmentée de 10 à 12 pieds. Sur la barre "seal" une tranchée de 400 pieds de long et 80 pieds de large a été pratiquée. La tranchée de la rivière Tetagouche a été agrandie de 130 à 400 pieds en longueur, de 60 à 80 en largeur, et de 8 à 10 en profondeur à mer basse. Sur la "riple-bar" 5,220 verges cubes de gravier, etc., sur la "seal bar" 2,790 verges cubes de sable et de sciure, et sur la Tetagouche 2,970 verges cubes de ces matières ont été enlevées. Total, 10,980 verges cubes. Frais, $4,355.84, ou 39.67c. par verge cube.

DRAGAGE À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE MIRAMICHI.

La rivière Miramichi se déverse dans la baie de Miramichi. Elle est navigable pour tous les vaisseaux qui peuvent traverser les barres extérieure et intérieure, et la profondeur *minima* sur ces barres est de 16 pieds à mer basse et de 20 pieds à mer haute.

Le chenal des vaisseaux, du golfe Saint-Laurent à l'embouchure proprement dite de la rivière, est très tortueux, et le gouvernement fédéral a fait exécuter des travaux de dragage considérables tant pour le redresser que pour le creuser.

La longueur de la baie de Miramichi est de 13 milles à partir des îles du Renard et du Portage jusqu'à l'île Sheldrake (où on peut dire que la rivière commence), et la largeur est de 7 à 8 milles. La profondeur de l'eau dans la baie est, en moyenne, de 16 pieds.

La distance de l'île Sheldrake à la ville de Chatham est de 7 milles en amont de la rivière, et à Newcastle de 12 milles. Ces deux villes ont une magnifique façade sur la rivière, la profondeur de l'eau étant de 30 à 35 pieds.

Les principaux obstacles que rencontre la grosse navigation sont la barre du large, la batture du Fer-à-Cheval et la barre intérieure.

Le rapport de 1892-93 constatait que le dragueur *St. Lawrence* avait travaillé sur ces trois barres, creusant le chenal à 21 pieds ; mais ce dernier s'est de nouveau rempli, et la profondeur a été réduite à 18 pieds.

Pendant le dernier exercice le dragage fut continué depuis le 1er juillet jusqu'au 26 octobre 1893, pour approfondir de 14 et 19 à 21 pieds, eau basse, grandes marées, le chenal à travers la batture du Fer-à-Cheval, sur une longueur de 1,530 pieds et une largeur de 180. Une tranchée longue de 480 pieds et large de 200 fut pratiquée sur la barre extérieure dont la profondeur s'est trouvée augmentée de 17 à 21 pieds, basse mer, sauf dans la partie centrale où elle n'est que de 20 pieds. De la batture du Fer-à-Cheval il a été enlevé 24,325 verges cubes de sable, et de la batture extérieure 13,650 verges cubes de la même matière. Ce dragage a coûté $9,442.01, ou 24.86c. par verge cube.

DRAGAGE À MOSS-GLEN.

Moss-Glen, comté de King, est situé sur le côté nord de la baie Kennebeccasis, à 10 milles environ de son entrée de la rivière Saint-Jean.

En 1892-93 un quai local fut réparé et amélioré aux frais collectifs du gouvernement provincial et du ministère.

En 1893-94, le *New-Dominion* a fait du dragage pour améliorer les abords de ce quai et creuser autour de ses côtés ; 7,945 verges cubes de sable et d'argile furent enlevées, au prix de $2,161.09, ou 27.2c. par verge cube.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Entre le 10 avril et le 9 octobre 1893, le dragueur *New-Dominion* fut employé à ouvrir une tranchée à travers un obstacle qui se trouvait dans le chenal des bateaux connu sous le nom de "Middle Ground," situé au pied de l'île Grimross, dans le comté de Queen. Il obtint une profondeur de 13 pieds, niveau d'été, sur une longueur de 560 pieds et une largeur de 70 ; 12,040 verges cubes de sable et de gravier furent enlevées au prix de $3,274.79, ou 27.2 c. par verge cube.

Il y a plusieurs années une ouverture connue dans la localité sous le nom de canal Grimross fut pratiquée par le gouvernement local à travers la péninsule appelée Grimross Neck, pour permettre aux navires et aux bateaux naviguant sur la rivière Saint-Jean de passer à la crique Gagetown, un bras de la Saint-Jean situé sur son côté ouest, ce qui raccourcissait de plusieurs milles la distance entre Saint-Jean et Frédéricton. En septembre 1893, il fut fait dans le canal des sondages qui établirent que la distance, d'une profondeur de 12 pieds sur la Saint-Jean à la même profondeur dans la crique, était de 1,950 pieds, et la profondeur moyenne 9 pieds, quoique l'on trouvât une profondeur moindre de 7½ pieds. Entre le 10 octobre et le 9 novembre, date où le matériel fut mis en hivernement, le dragueur *New-Dominion* creusa une longueur de 485 pieds à la coupe de la rivière, à 13 pieds, niveau d'été, sur une largeur de 48 pieds—enlevant 6,965 verges cubes d'argile et de sable, au prix de $1,894.52.

A la fin de l'exercice, le *New-Dominion* fut employé à enlever un obstacle, connu sous le nom de "Fisher's-Lump," qui se trouvait dans le chenal navigable de la Saint-Jean près l'embouchure de la Nashwaak et vis-à-vis la ville de Frédéricton ; il a enlevé 1,600 verges cubes de sable, au prix de $435.22.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DRAGAGE À ANNANDALE.

Le quai d'Annandale est situé sur le lot 56, comté de King, côté nord de la Grande-Rivière, près son entrée dans la baie Boughton. Dans la dernière partie de l'exercice le dragueur *Prince-Edward* fut employé à creuser et améliorer sur le côté et à l'extrémité du quai, ainsi que dans le chenal y conduisant ; il obtint une profondeur de 12 pieds à eau basse, grandes marées, en enlevant 5,625 verges cubes de gravier et de sable. Ces travaux ont coûté $1,037.73, ou 18.45c par verge cube.

DRAGAGE AU CAP TRAVERSE.

Cap-Traverse, lot 28, comté de Prince, est situé sur la côte sud-ouest de l'Ile du Prince-Edouard, et c'est le point de l'île le plus rapproché de la terre ferme au Cap-Tourmente, Nouveau-Brunswick.

Le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard a l'une de ses têtes de ligne au Cap Traverse où, il y a quelques années, un quai de 1,479 pieds de long fut construit par le gouvernement local. Au Cap-Tourmente, N.-B., un havre a été formé, dans le but de faciliter la traverse entre l'Ile du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick.

En 1892-93, le dragueur *Canada* a fait des creusages au quai, et une partie du chenal, 80 pieds de large, fut ouverte à partir de la ligne de 12 pieds, à eau basse, grandes marées, jusqu'au quai ; la même profondeur a été pratiquée le long du quai.

Dans le cours du dernier exercice l'ouverture de ce chenal fut continuée jusqu'au 27 juillet 1893 ; à cette époque 4,320 verges cubes de sable et d'argile avaient été enlevées. Déboursés, $1,713.76, ou 39·67c. par verge cube.

DRAGAGE AU PORT DE MURRAY.

Le port de Murray se trouve sur la côte orientale de l'Ile du Prince-Edouard. A son entrée se trouve une barre de sable dangereuse, sur laquelle on peut obtenir 10 pieds d'eau à mer basse ordinaire, mais les grands vents d'est y soulèvent de grosses mers qui rendent la passe impraticable.

Entre le 1er juillet et le 28 novembre 1893, le dragueur *Prince Edward* fut employé à continuer les opérations pour améliorer le chenal depuis le grand chenal ou rade fermée jusqu'aux quais dans le port. Le chenal, depuis le quai de Prowse et Fils, à une courte distance en aval du pont de la grande route en gagnant vers le chenal principal, fut redressé et creusé à 80 pieds sur la largeur et 12 pieds en profondeur, jusqu'au long détour. Certains points à l'entrée furent élargis et approfondis, pour faciliter le passage des navires jusqu'aux quais. 51,591 verges cubes de sable, vase et argile furent enlevées, au prix de $9,517.75, ou 18·45c. par verge cube.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "St. Lawrence" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	508 33	505 52	507 60	508 33	503 04	507 17	502 23	483 33	492 85	508 33	503 34	508 33	6,038 40
Houille	836 05	237 80	312 95	196 00	209 05	135 96	74 04	....	171 55	145 48	172 70	333 24	2,824 82
Comestibles	390 13	153 97	265 84	129 10	192 66	175 36	163 46	115 19	128 23	163 50	143 53	197 20	2,218 17
Approvisionnements	276 87	....	81 07	....	....	....	....	....	121 54	7 40	10 00	55 00	551 88
Equipement	....	30 00	....	139 22	63 30	22 00	....	....	....	....	....	451 91	706 43
Eau	....	....	....	34 90	....	....	5 40	....	29 88	....	....	15 30	85 48
Réparations	....	585 76	128 02	109 72	....	63 75	35 04	91 82	4 49	1,211 36	....	78 69	2,308 65
Pilotage	365 00	135 00	130 00	126 41	76 35	52 00	26 00	....	28 00	50 00	54 00	52 00	1,094 76
Remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5 00	5 00
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Imprévus	10 85	....	....	10 00	15 30	....	....	....	6 51	....	....	4 01	46 67
Totaux	2,387 23	1,648 05	1,425 48	1,253 68	1,059 70	956 24	806 17	690 34	983 05	2,086 07	883 57	1,700 68	15,880 26
Frais d'exploitation	2,387 23	1,062 29	1,297 46	1,143 96	1,059 70	892 49	771 13	598 52	978 56	874 71	883 57	1,621 99	13,571 61
Réparat. ordinaires	Nil.	13 75	128 02	Nil.	Nil.	63 75	35 04	Nil.	4 49	Nil.	Nil.	78 69	323 74
do extraordin.	Nil.	572 01	Nil.	109 72	Nil.	Nil.	Nil.	91 82	Nil.	1,211 36	Nil.	Nil.	1,984 91
Totaux	2,387 23	1,648 05	1,425 48	1,253 68	1,059 70	956 24	806 17	690 34	983 05	2,086 07	883 57	1,700 68	15,880 26

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Canada" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	420 33	418 70	419 60	420 33	420 33	413 41	395 33	370 33	370 33	359 65	342 88	420 33	4,771 55
Houille	57 50	576 91	153 75	135 38	28 75						201 38	58 83	1,212 50
Comestibles	146 53	155 85	102 00	1 95	148 82	87 87	67 19	39 30	67 57	85 16	71 57	123 11	1,096 92
Approvisionnements		5 65	2 80		4 95						20 37		33 77
Equipement		21 00										247 33	268 33
Eau													
Réparations	92 93	108 39		29 20				98 56	301 49	75 09	689 36		1,395 02
Pilotage	52 50	72 50	65 00	65 00	25 00						10 00	60 00	350 00
Remorquage													
Quaiage				76 64	9 04	4 00							89 68
Imprévus		6 48		17 86	7 28		10 00					15 26	56 88
Totaux	769 79	1,365 48	743 15	746 36	644 17	505 28	472 52	508 19	739 39	519 90	1,335 56	924 86	9,274 65
Frais d'exploitation	676 86	1,257 09	743 15	717 16	644 17	505 28	472 52	409 63	437 90	Nil.	646 20	735 50	7,245 46
Réparat. ordinaires	92 93	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	92 93
do extraordin.	Nil.	108 39	Nil.	29 20	Nil.	Nil.	Nil.	98 56	301 49	519 90	689 36	189 36	1,936 26
Totaux	769 79	1,365 48	743 15	746 36	644 17	505 28	472 52	508 19	739 39	519 90	1,335 56	924 86	9,274 65

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur " New Dominion " pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	493 96	497 75	494 50	494 50	434 54	155 00	157 50	151 97	157 50	148 31	203 50	339 67	3,728 70
Houille		259 53	210 00		5 88							189 47	475 41
Comestibles													
Approvisionnements		15 37	9 15		2 65	17 33						213 00	257 50
Equipement												30 00	30 00
Eau							20 50					16 25	36 75
Réparations	25 07							27 36	6 48	205 19	34 05	367 99	666 14
Pilotage													
Remorquage	252 00	450 00	312 00	312 00	196 00							259 00	1,781 00
Quaiage													50 00
Imprévus		4 00				4 76						4 44	13 20
Totaux	771 03	1,226 65	1,025 65	856 50	639 07	177 09	178 00	179 33	163 98	353 50	237 55	1,419 82	7,228 17
Frais d'exploitation	745 96	1,226 65	1,025 65	856 50	639 07	177 09	178 00					1,056 05	5,904 97
Réparat. ordinaires													
do extraordin.	25 07							179 33	163 98	353 50	237 55	363 77	1,323 20
Totaux	771 03	1,226 65	1,025 65	856 37	639 07	177 09	178 00	179 33	163 98	353 50	237 55	1,419 82	7,228 17

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Prince Edward" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	490 01	457 75	494 50	494 50	491 14	249 72	157 50	150 00	157 50	152 00	224 58	490 00	4,009 70
Houille	100 63	151 80		22 25	94 88						129 38	46 96	545 90
Comestibles													
Approvisionnements			4 49	97 94	15 34	48 38					108 59	39 24	313 98
Equipement	50 00					65 55						233 51	349 06
Eau	55 50	80 50	39 00	39 00	37 50							36 00	287 50
Réparations	18 22			35 79	15 00			50 75	43 10	50 80	94 48	16 00	324 14
Pilotage							36 00						36 00
Remorquage	625 00	700 00	650 00	625 00	600 00						105 00	650 00	3,955 00
Quaiage													
Imprévus												7 27	7 27
Totaux	1,339 36	1,390 05	1,187 99	1,314 48	1,253 86	363 65	193 50	200 75	200 60	203 30	662 03	1,518 98	9,828 55
Frais d'exploitation	1,321 14	1,390 05	1,187 99	1,278 69	1,238 86	363 65	193 50				567 55	1,269 47	8,810 90
Réparat. ordinaires	18 22			35 79	15 00							16 00	85 01
do extraordin.								200 75	200 60	203 30	94 48	233 51	932 64
Totaux	1,339 36	1,390 05	1,187 99	1,314 48	1,253 86	363 65	193 50	200 75	200 60	203 30	662 03	1,518 98	9,828 55

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur " Geo. McKenzie " pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	625 34	587 18	494 50	622 25	617 39	221 23	157 50	150 00	257 84	633 20	660 12	484 75	5,511 30
Houille	86 71	14 38	85 10	27 28	12 90							20 68	247 05
Comestibles													
Approvisionnements	193 10	29 96			19 40							113 32	355 78
Equipement	32 29											333 17	365 46
Eau	39 39	33 66	13 50	5 79	6 00		1 00					35 00	134 34
Réparations	720 31	112 44		97 02	41 72				204 16	5 35	1,005 19	583 11	2,769 30
Pilotage												35 00	35 00
Remorquage	1,225 00	1,175 00	891 27	607 50		100 00	925 75					801 50	5,726 02
Quaiage													
Imprévus				10 00			6 42				44 93	6 39	67 74
Totaux	2,922 14	1,952 62	1,484 37	1,369 84	697 41	321 23	1,090 67	150 00	462 00	638 55	1,710 24	2,412 92	15,211 99
													*837 50
													16,049 49
Frais d'exploitation	2,201 83	1,840 18	1,484 37	1,145 07	498 06	221 23	1,090 67				283 36	1,521 72	10,286 49
Réparat. ordinaires	42 36												42 36
do extraordin.	677 95	112 44		224 77	199 35	100 00		150 00	462 00	638 55	1,426 88	891 20	4,883 14
Totaux	2,922 14	1,952 62	1,484 37	1,369 84	697 41	321 23	1,090 67	150 00	462 00	638 55	1,710 24	2,412 92	15,211 99
													837 50
													16,049 49

*Porté à Ottawa au compte de l'entreprise T. Robley,

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

"ST. LAWRENCE."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.
Tuf						700	925		1,000	1,250			3,875
Cailloux et billots						50			15	10	10	50	135
Gravier													
Argile						4,900	1,000		2,150	4,262	5,525		17,837
Argile et pierre					438						2,000	6,300	8,738
Sable ordinaire													
Sable très fin	14,000	10,500	9,625	3,850									37,975
Vase													
Totaux	14,000	10,500	9,625	3,850	438	5,650	1,925		3,165	5,522	7,535	6,350	68,560

"CANADA."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
Tuf													
Cailloux													
Gravier													
Argile													
Argile et pierre													
Sable ordinaire		3,060	3,510	3,690	720						1,000	4,100	16,080
Sable et argile	4,320												4,320
Vase											710	4,000	4,710
Totaux	4,320	3,060	3,510	3,690	720						1,710	8,100	25,110

"NEW DOMINION."

Tuf													
Cailloux													
Gravier		840										1,400	2,240
Argile	400			4,795	2,170								7,365
Argile et pierre													
Sable ordinaire	5,305	5,670	6,405	1,365								200	18,945
Sable très fin													
Vase													
Totaux	5,705	6,510	6,405	6,160	2,170							1,600	28,550

"PRINCE EDWARD."

Tuf													
Cailloux													
Gravier												225	225
Argile	1,600												1,600
Argile et pierre													
Sable ordinaire	1,498	1,330	5,085	4,090	1,975							5,400	19,378
Sable très fin													
Vase	10,798	8,825	5,625	6,935	3,830								36,013
Totaux	13,896	10,155	10,710	11,025	5,805							5,625	57,216

"GEO. McKENZIE."

Tuf													
Cailloux													
Gravier et sable			630	2,091									2,721
Argile et sable													
Argile et pierre													
Sable ordinaire	1,080	1,385	300									538	3,303
Sable très fin													
Vase et écailles, etc.	4,950	2,553	510	1,347	1,302							2,500	13,162
Totaux	6,030	3,938	1,440	3,438	1,302							3,038	19,186

DÉTAILS du dragage dans les provinces maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	Nouveau-Brunswick.		
			Quantité, verges c.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.
				$ c.	$ c.
"New Dominion"	Rivière Kennebeccasis, N.-B.	King	7,945	2,161 09	....
	Grimross, Middle ground	Queen	12,040	3,274 99	....
	Gagetown-Creek	do	6,965	1,894 52	....
	Nashwaak	York	1,600	435 22	7,765 82
"Canada"	Cap-Traverse	Prince	....	....	....
	Bathurst	Gloucester	10,980	4,355 84	4,355 84
	Bayfield	Antigonish	....	....	....
"Prince Edward"	Havre Sud de Murray	King	....	....	....
	Grand-Rivière, I. P.-E.	do	....	....	....
"St. Lawrence"	Fer-à-Cheval, Miramichi	Northumberland	24,325	6,048 50	....
	Barre extérieure do	do	13,650	3,394 11	9,442 61
	Yarmouth	Yarmouth	....	....	....
"Geo. McKenzie"	Rivière de l'Est	Pictou	....	....	....
	Bayfield	Antigonish	....	....	....
	Rivière au Saumon	Halifax	....	....	....
	New-Glasgow	Pictou	....	....	....
			77,505	21,564 27	21,564 27

Dragueur.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.	
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.
"New Dominion"	28,550	7,765 82	....	....
"Canada"	10,980	4,355 84	9,810	3,891 69
"Prince Edward"	....	....	....	....
"St. Lawrence"	37,975	9,442 61	30,585	7,605 06
"Geo. McKenzie"	....	....	19,186	17,168 24
	77,505	21,564 27	59,581	28,664 99

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nouvelle-Ecosse.			Ile du Prince-Edouard.			Quantité extraite par chaque dragueur.	Dépense totale.
Quantité vgs cub.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.	Quantité vgs cub.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.		
	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	28,550	7,765 82
...	...	...	4,320	1,713 76	1,713 76	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
9,810	3,891 69	3,891 69	...	...	...	25,110	9,961 29
...	...	...	51,591	9,517 75	...	...	...
...	...	...	5,625	1,037 73	10,555 48	57,216	10,555 48
...	...	...	...	...	...	...	...
30,585	7,605 06	7,605 06	...	...	...	68,560	17,047 67
12,412	11,106 65	...	...	...	...	...	...
1,351	1,208 91	...	...	...	...	...	...
3,038	2,718 50	...	...	...	...	...	...
2,385	2,134 18	17,168 24	...	...	...	19,186	17,168 24
59,581	28,664 99	28,664 99	61,536	12,269 24	12,269 24	198,622	62,498 50

Ile du Prince Edouard.		Quantité totale.	Dépense pour le dragage.	Surintendance.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
vgs c.	$ c.	vgs cub.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
...	...	28,550	7,228 17	537 65	7,765 82	0 27·200
4,320	1,713 76	25,110	9,274 65	686 64	9,961 29	0 39·6707
57,216	10,555 48	57,216	9,828 55	726 93	10,555 48	0 18·4484
...	...	68,560	15,880 26	1,167 41	17,047 67	0 24·8655
...	...	19,186	16,049 49	1,118 75	17,168 24	0 89·4832
61,536	12,269 24	198,622	58,261 12	4,237 38	62,498 50	0 31·4660

COUT du dragago dans la Nouvelle-Ecosse pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.

Comté.	Localité.	Total pendant les vingt et un exercices terminés le 30 juin 1893. Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Pendant l'exercice 1893-94. Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15					22,025	3,649 15	
	Havre aux Bouches	10,568	2,498 48					10,568	2,498 48	
	Tracadie	12,245	5,530 29					12,245	5,530 29	
	Anse-McNair	11,265	10,035 68					11,265	10,035 68	
	Bayfield	1,710	4,405 19		11,161	5,100 60	5,100 60	12,871	9,505 79	
	Arisaig	3,540	3,853 30	29,972 09				3,540	3,853 30	35,072 69
Annapolis	Annapolis	2,825	1,635 68	1,635 68				2,825	1,635 68	1,635 68
Cap-Breton	Lingan	22,267	9,275 56					22,267	9,275 56	
	Sydney	54,600	17,781 54					54,600	17,781 54	
	Petitee Baie Glacée	46,450	16,936 02					46,450	16,936 02	
	Port-Caledonia	17,413	8,242 21					17,413	8,242 21	
	Etang Benacadie	20,860	5,993 90					20,860	5,993 90	
	Ile Noël	19,045	3,364 98					19,045	3,364 98	
	Baie des Vaches	3,255	1,892 32					3,255	1,892 32	
	Main à Dieu	4,680	2,720 76	66,207 29				4,680	2,720 76	66,207 29
Colchester	Tatamagouche	65,480	20,373 07	20,373 07				65,480	20,373 07	20,373 07
Cumberland	Parrsboro'	42,595	12,804 68					42,595	12,804 68	
	Wallace	60,835	14,573 49	27,378 17				60,835	14,573 49	27,378 17
Digby	Digby	12,585	5,056 29					12,585	5,056 29	
	Weymouth	88	28 62	5,084 91				88	28 62	5,084 91
Guysboro'	Guysboro'	5,400	1,413 53					5,400	1,413 53	
	Rivière Larry	26,230	6,546 70					26,230	6,546 70	
	Port-Mulgrave	3,532	1,749 78					3,532	1,749 78	
	Sherbrooke	1,260	496 49	10,206 50				1,260	496 49	10,206 50
Halifax	Chezzetcook	3,920	2,593 71					3,920	2,593 71	
	Traverse d'Halifax	6,177	2,063 38					6,177	2,063 38	
	Anse aux Harengs	12,111	8,015 05					12,111	8,015 05	
	Havre de Ketch	2,989	985 59					2,989	985 59	
	Quai de Richmond	792	182 53					792	182 53	

	Quai de Roche	1,750	620 28					1,750	620 28	
	Terminus du ch. de f. d'Halifax	19,290	6,187 38					19,290	6,187 38	
	Jeddore	21,515	4,958 56					21,515	4,958 56	
	North-west Arm	7,350	2,970 39					7,350	2,970 39	
	Quai de Cunard	1,400	530 04	29,106 91				1,400	530 04	
	Rivière du Saumon				3,038	2.718 50	2,718 50	3,038	2,718 50	31,825 41
Inverness	Whycocomagh	19,760	3,491 31					19,760	3,491 31	
	Etang de Campbell	4,940	872 83					4,940	872 83	
	Port-Hastings	270	190 37					270	190 37	
	Chéticamp	147,160	45,712 73					147,160	45,712 73	
	Mabou	116,617	46,140 72					116,617	46,140 72	
	Port-Hood	4,353	1,258 92	97,666 88				4,353	1,258 92	97,666 88
Lunenburg	Lunenburg	70,510	22,194 57					70,510	22,194 57	
	Baie de Mahone	21,844	5,958 65					21,844	5,958 65	
	Anse de Vogler	11,610	5,075 53	33,228 75				11,610	5,075 53	33,228 75
Pictou	Acadia Coal Co., quai	11,500	3,887 61					11,500	3,887 61	
	Albion Mines	9,475	2,181 25					9,475	2,181 25	
	Rivière de l'Est	130,465	36,066 63		12,412	11,106 65		142,877	47,173 28	
	Halifax Coal Co., quai	1,650	359 90					1,650	359 90	
	Quai public de Pictou	7,020	1,634 82					7,020	1,634 82	
	do du marché de Pictou	78,250	21,687 04					78,250	21,687 04	
	do du ch. de fer de Pictou	32,164	9,959 34					32,164	9,959 34	
	Débarcadère de Pictou	7,345	2,880 01					7,345	2,880 01	
	Vale Colliery, quai	1,395	682 15					1,395	682 15	
	Rivière Jenn	85,173	22,243 98					85,173	22,243 98	
	Granton	25,110	10,707 59					25,110	10,707 59	
	New-Glasgow	33,060	9,661 61		2,385	2,134 18	13,240 83	35,445	11,795 79	
	Rivière du Milieu	15,060	4,984 40					15,060	4,984 40	
	Dwyer, quai	720	283 22	127,219 55				720	283 22	140,460 38
Queen	Liverpool	12,940	4,762 38	4,762 38				12,940	4,762 38	4,762 38
Richmond	D'Escousse	20,410	9,227 94					20,410	9,227 94	
	Canal Saint-Pierre	90,830	27,435 95					90,830	27,435 95	
	Saint-Pierre	7,150	2,407 41					7,150	2,407 41	
	Grand-Goulet	23,584	5,570 49					23,584	5,570 49	
	Rivière Bourgeois	18,920	4,468 87					18,920	4,468 87	
	Marine Slip	320	56 53	49,167 19				320	56 53	49,167 19
Shelburne	Lockeport	34,048	10,591 41					34,048	10,591 41	
	Barrington	24,580	10,085 07	20,676 48				24,580	10,085 07	20,676 48
Yarmouth	Yarmouth	105,524	38,951 26	38,951 26	30,585	7,605 06	7,605 06	136,109	46,556 32	46,556 32
Hants	Windsor	5,450	1,627 60	1,627 60				5,450	1,627 60	1,627 60
Victoria	Aspy Bay	3,820	1,569 95	1,569 95				3,820	1,569 95	1,569 95
Remorq. "C.B." pertes			762 98	762 98					762 98	762 98
		1,731,074	565,597 64	565,597 64	59,581	28,664 99	28,664 99	1,790,655	594,262 63	594,262 63

Universitas BIBLIOTHECA Ottaviensis

COUT du dragage dans le Nouveau-Brunswick pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt et un exercices terminés le 30 juin 1893.			Pour l'exercice 1893-94.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.
Gloucester......	Bathurst..................	87,657	24,739 95	24,739 95	10,980	4,355 84	4,355 84	98,637	29,095 79	29,095 79
Kent...........	Richibouctou...............	101,048	34,940 07					101,048	34,940 07	
	Cocagne....................	27,180	9,601 45					27,180	9,601 45	
	Bouctouche.................	13,005	4,934 24					13,005	4,934 24	
	do Priest's Point....	3,510	1,110 70					3,510	1,110 70	
	do Chapel Point.....	4,140	1,310 07					4,140	1,310 07	
	do quai de Robertson.	45	14 23	51,910 76				45	14 23	51,910 76
Northumberland	Fer-à-Cheval, Miramichi....	173,367	47,137 33		24,325	6,048 50		197,692	53,185 83	
	Outer Bar do	13,475	4,101 40		13,650	3,394 11		27,125	7,495 51	
	Grande Dune do	37,975	10,121 67					37,975	10,121 67	
	Gordan Flats do	22,425	4,403 95	65,764 35			9,442 61	22,425	4,403 95	75,206 96
Queen..........	Grand Lac..................	93,555	16,372 96					93,555	16,372 96	
	do Anse de McMamir	20,440	4,522 82					20,440	4,522 82	
	Jenseg.....................	61,305	12,117 74					61,305	12,117 74	
	Waashademoak...............	48,975	6,340 83					48,975	6,340 83	
	Grimross Mid-ground........				12,040	3,274 99		12,040	3,274 99	
	Gagetown Creek.............			39,354 35	6,965	1,894 52	5,169 51	6,965	1,894 52	44,523 86
Ristigouche	Dalhousie..................	22,301	6,543 08					22,301	6,543 08	
	Traverse...................	29,400	9,008 64	15,551 72				29,400	9,008 64	15,551 72
Saint-Jean......	Terminus du ch. de f. Interco.	139,810	37,130 01					139,810	37,130 01	
	Ile Navy...................	25,294	9,296 79					25,294	9,296 79	
	Marble Cove................	29,925	4,374 40					29,925	4,374 40	
	Moulin de Murray...........	23,880	3,441 65					23,880	3,441 65	
	Quai d'Indiantown..........	1,615	192 83					1,615	192 83	
	Grand quai.................	7,137	2,680 24					7,137	2,680 24	
	Quai d'Adams...............	7,513	3,247 29					7,513	3,247 29	
	Miller et Woodman..........	9,275	1,090 42					9,275	1,090 42	
	Hayford, Stetson et Cie.....	8,015	942 29					8,015	942 29	
	Quai International.........	450	52 90					450	52 90	
	Quai de la ligne Anchor.....	4,695	996 81	63,445 63				4,695	996 81	63,445 63
Sunbury........	Oromocto...................	253,848	49,025 53	49,025 53				253,848	49,025 53	49,025 53

Westmoreland..	Pointe-du-Chêne.	69,700	21,125 92	21,125 92	....	....	....	69,700	21,125 92	21,125 92
York..........	Frédéricton..............	39,395	7,699 15	....	....	....	....	39,395	7,699 15	
	Traverse de Sainte-Marie....	15,570	6,827 36	....	....	....	....	15,570	6,827 36	
	Gibson..................	30,395	4,379 52	....	....	....	....	30,395	4,379 52	
	Nashwaak.	....	....	18,906 03	1,600	435 22	435 22	1,600	435 22	19,341 25
King..........	Pointe Bellisle............	60,170	8,156 76	....	....	....	....	60,170	8,156 76	
	Rivière Kennebeccasis.......	108,325	17,920 74	26,077 50	7,945	2,161 09	2,161 09	116,270	20,081 83	28,238 59
		1,594,815	375,901 74	375,901 74	77,505	21,564 27	21,564 27	1,672,320	397,466 01	397,466 01

9—8½

COUT du dragage dans l'Ile du Prince-Edouard pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt et un exercices terminés le 30 juin 1893.			Pour l'exercice 1893-94.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.
King	Grande Rivière	46,110	8,963 97		5,625	1,037 73		51,735	10,001 70	
	Rivière Montague	132,480	22,819 11					132,480	22,819 11	
	Havre de Murray-Sud	47,862	8,120 98		51,591	9,517 75		99,453	17,638 73	
	Sturgeon	16,026	6,066 27					16,026	6,066 27	
	Quai de Sainte-Marie	21,963	4,752 55					21,963	4,752 55	
	Quai du ch. de f. Georgetown	1,002	408 32	51,131 20			10,555 48	1,002	468 32	61,686 68
Queen	Quai du c. de f. Charlottetown	46,253	12,342 08					46,253	12,342 08	
	Quai de Pownal do	5,673	1,728 47					5,673	1,728 47	
	Traverse de do	4,045	670 61					4,045	670 61	
	Charlottetown Steam Nav. Co.	7,668	4,904 15					7,668	4,904 15	
	do Quai de Connolly	5,343	3,417 17					5,343	3,417 17	
	do do Peake Bros	5,355	3,424 85					5,355	3,424 85	
	Crapaud	89,782	27,493 03					89,782	27,493 03	
	Baie de Pownal	41,970	9,197 62					41,970	9,197 62	
	Pointe Rocheuse	91,440	14,661 16					91,440	14,661 16	
	Rivière Vernon	17,860	6,326 72					17,860	6,326 72	
	Iles de Bois	2,780	548 00					2,780	548 00	
	Crique de Neuf Milles	31,650	6,286 46					31,650	6,286 46	
	Quai de Hickey	750	150 51					750	150 51	
	Pointe de Carr	12,165	2,441 28					12,165	2,441 28	
	Pinette	3,825	756 24					3,825	756 24	
	Fort-Augustus	3,195	631 68					3,195	631 68	
	Traverse du Port-Sud	33,015	5,528 75					33,015	5,528 75	
	Pointe-Rouge	7,151	3,879 60					7,161	3,879 60	
	Rustico-Nord	13,536	4,775 38					13,536	4,775 38	
	Rustico-Sud	11,649	4,109 67					11,649	4,109 67	
	Crique de Gauthier	17,847	8,305 50	121,578 93				17,847	8,305 50	121,578 93
Prince	Summerside	29,396	8,013 37					29,396	8,013 37	
	Jetée de la Pointe-Hurd	41,070	7,289 95					41,070	7,289 95	
	Tignish	11,387	13,005 45					11,387	13,005 45	
	Cascumpec	1,157	538 42					1,157	538 42	
	Cap-Traverse	12,420	3,392 13	32,239 32	4,320	1,713 76	1,713 76	16,740	5,105 89	33,953 08
		813,835	204,949 45	204,949 45	61,536	12,269 24	12,269 24	875,371	217,218 69	217,218 69

Coût du dragage dans Québec pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894, à même le crédit des provinces maritimes.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt et un exercices terminés le 30 juin 1893.			Pour l'exercice 1893-4.			Quantité totale.	Coût. total	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.
Ile de la Madeleine, comté de Gaspé	Havre aux Maisons	....	....	....	....	....	....	6,800	2,392 92	....
	Amherst, Havre d'	....	....	....	....	....	....	495	242 05	2,634 97
Témiscouata	Rivière-du-Loup	....	....	....	....	....	....	2,587	825 47	825 47
Rimouski	Rimouski	....	....	....	....	....	....	8,123	3,997 59	3,997 59
								18,005	7,458 03	7,458 03

ÉTAT du dragage, indiquant les quantités de matières enlevées dans chaque province, et le coût de chaque dragage, pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.

Exercice.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Écosse.		Québec.		Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.
1872-73	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	....	....	....	....	61,320	21,663 20	0 35·328
1873-74	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92	....	....	83,125	23,334 10	0 28·071
1874-75	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	....	....	18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	0 33·354
1875-76	79,935	17,040 52	91,974	21,885 90	....	....	58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	0 21·642
1876-77	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	....	....	74,460	12,758 27	299,935	70,766 91	0 23·594
1877-78	81,070	23,323 92	106,857	29,607 94	....	....	82,860	12,011 18	270,787	64,943 04	0 23·983
1878-79	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	....	....	46,490	9,164 07	295,352	64,831 88	0 21·951
1879-80	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	765	374 08	36,390	12,674 98	228,379	64,396 69	0 28·197
1880-81	44,315	12,385 85	87,118	23,061 64	2,317	693 44	46,335	9,298 53	180,085	45,439 46	0 25·232
1881-82	79,640	18,626 87	89,566	33,363 71	....	....	47,325	9,356 57	216,531	61,347 15	0 28·331
1882-83	48,565	13,422 70	143,616	42,996 93	....	....	68,535	11,080 37	260,716	67,500 00	0 25·890
1883-84	47,058	17,103 38	157,560	49,050 58	....	....	79,750	13,355 05	284,368	79,509 01	0 27·959
1884-85	128,997	24,460 35	76,164	25,250 73	8,123	3,997 59	55,075	8,668 01	268,359	62,376 68	0 23·242
1885-86	68,505	14,874 63	56,790	21,482 05	....	....	17,137	10,349 66	142,432	46,706 34	0 32·792
1886-87	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19	....	....	6,137	6,214 74	128,977	43,288 79	0 33·056
1887-88	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60	....	....	3,775	5,899 90	138,102	45,000 00	0 32·058
1888-89	63,633	16,598 08	56,910	32,697 00	....	....	24,240	15,502 95	146,783	64,798 03	0 27·029
1889-90	86,068	20,544 93	59,783	22,821 55	Nil	....	31,422	11,085 39	177,273	54,451 87	0 30·071
1890-91	96,588	20,375 09	61,698	24,386 57	Nil	....	19,004	8,843 92	177,290	53,605 55	0 30·023
1891-92	75,023	20,592 85	81,993	27,376 08	Nil	....	31,382	12,788 34	188,398	60,757 25	0 32·249
1892-93	108,035	23,743 26	40,834	18,125 58	Nil	....	66,585	15,112 83	215,454	56,980 67	0 26·044
1893-94	77,505	21,564 27	59,581	28,664 99	Nil	....	61,536	12,269 74	198,622	62,498 50	0 31·046
	1,672,322	397,467 09	1,746,071	582,327 35	18,005	7,458 03	875,376	217,219 19	4,313,774	1,204,470 11	0 27·092

ÉTAT du dragage, indiquant les quantités de matières enlevées à la pelle dans chaque province, et le coût de chaque dragage, pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.

Exercice.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Écosse.		Québec.		Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.
1878-79	.....	.....	245	555 13	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2 26·58
1879-80	.....	.....	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0 29·64
1880-81	.....	.....	11,140	2,560 25	.....	.....	.....	.....	11,140	2,560 25	0 22·98
1881-82	.....	.....	10,640	2,560 00	.....	.....	.....	.....	10,640	2.650 00	0 24·90
1882-83	.....	.....	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0 30 52
1883-84	.....	.....	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45·78
1884-88	.....	.....	Nil	Nil	.....	.....	.....	.....	Nil	Nil	Nil
1888-89	.....	.....	Nil	Nil	.....	.....	.....	.....	Nil	Nil	Nil
1889-90	.....	.....	Nil	Nil	.....	.....	.....	.....	Nil	Nil	Nil
1890-91	.....	.....	Nil	Nil	.....	.....	.....	.....	Nil	Nil	Nil
1891-92	.....	.....	Nil	Nil	.....	.....	.....	.....	Nil	Nil	Nil
1892-93	.....	.....	Nil	Nil	.....	.....	.....	.....	Nil	Nil	Nil
1893-94	.....	.....	Nil	Nil	.....	.....	.....	.....	Nil	Nil	Nil
	.....	.....	48,045	14,432 28	.....	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	0 30·03

ETAT du dragage dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et les déboursés faits par chaque dragueur, pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.

[illegible]	Quantités totales et coût pour les vingt et un exercices terminés le 30 juin 1893.			1893-94.			Totaux pour les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.		
	Quantité totale.	Coût.	Par verge cube.	Quantité.	Coût.	Par verge cube.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.
	vgs	$ c.	c.	vgs	$ c.	c.	vgs	$ c.	c.
"New Dominion"	905,253	170,164 83	0 18·79	28,550	7,765 82	0 27·200	933,803	177,930 65	0 19·05
"Canada"	600,259	204,808 22	0 34·11	25,110	9,961 29	0 39·670	625,369	214,769 51	0 34·34
"Cape Breton"	534,938	139,074 33	0 25·99	......	....	....	....	....	0 25·99
"Prince Edward"	812,250	203,308 25	0 25·03	57,216	10,555 48	0 18·448	869,466	213,863 73	0 24·59
"St. Lawrence"	811,708	252,316 31	0 31·08	68,560	17,047 67	0 24·865	880,286	269,363 98	0 30·59
"Geo. McKenzie"	437,161	165,802 10	0 37·92	19,186	17,168 24	0 89·483	456,347	182,970 34	0 40·09
	4,101,569	1,135,474 04	0 27·68	198,622	62,498 50	0 31·466	3,765,271	1,058,898 21	0 28·12

Etat du dragage fait à la pelle dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et la dépense en chaque endroit, pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.

Localité.	Quantité totale.	Coût total	Par verge cube
	vgs	$ c.	c.
Parrsboro', N.-E.	42,595	12,804 68	0 30·06
Windsor, N.-E.	5,450	1,627 60	0 29·86
	48,045	14,432 28	0 30·03

PROVINCE DE QUÉBEC.

CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT, ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Le dragage du chenal des navires, entre Montréal et Québec, à une profondeur de $27\frac{1}{2}$ pieds à eau basse, grande marée, a été continué, pendant l'exercice 1893-94, aux endroits suivants : Grondines, Nicolet, Varennes, Batture-de-Force, Cap-à-la-Roche, Batture-de-Fer, Pointe-du-Lac, Pointe-Citrouille, Contrecœur et Barre-à-Boulard.

Grondines.

Au commencement de l'exercice, le dragueur n° 8 fut employé à continuer le dragage du chenal à travers la barre du Dos-de-Cheval, commencé en 1890. Le travail fut terminé le 21 octobre, après que le dragueur eut enlevé 32,848 verges cubes d'argile et de gros cailloux. Ce dragage a coûté $11,792.64, ou $35\frac{9}{10}$c. par verge cube.

Le drageur n° 13 a travaillé en cet endroit pendant 36 jours, avec le n° 8, et a terminé sa part d'ouvrage le 14 août 1893.

Nicolet.

Après avoir terminé les opérations aux Grondines, le dragueur n° 8 commença, le 23 octobre 1893, l'élargissement de la courbe de Nicolet, terminant en 18 jours ce qu'il y avait à faire; dans cet espace de temps il a enlevé 5,340 verges cubes de tuf au prix de $2,211.12 ou $41\frac{41}{100}$ c. par verge cube.

Varennes.

Le 16 avril 1894, le dragueur n° 8 commença l'élargissement de la courbe de Varennes, travail qu'il continua jusqu'au 26 mai. 24,645 verges cubes d'argile et de gros caillaux furent enlevées, au prix de $4,422.24, ou $17\frac{94}{100}$c. par verge cube.

Le dragueur n° 12 a aussi travaillé à cette courbe, depuis le 1er octobre jusqu'à la fin de la saison, faisant une largeur moyenne de tranchée de 6 pieds et enlevant 22,740 verges cubes d'argile molle, au prix de $2,560.86, ou $11\frac{26}{100}$ c. par verge cube.

Batture-de-Force.

Entre le 28 mai et le 27 juin le dragueur n° 8 a travaillé sur cette batture, et a enlevé 11,866 verges cubes de tuf, au prix de $3,316.68, ou $37\frac{95}{100}$ c. par verge cube.

Le dragueur n° 11 a aussi travaillé sur cette batture pendant 38 jours, enlevant 12,587 verges cubes de tuf et de gros cailloux, au prix de $6,794.78, ou $54\frac{14}{100}$ c. par verge cube.

Cap-à-la-Roche.

Le dragueur à roches n° 11 a travaillé pendant 41 jours en cet endroit, entre le 1er juillet et le 17 août; il a complété le dragage du chenal de 24 à $27\frac{1}{2}$ pieds aux plus basses eaux.

La quantité de roches schisteuses enlevées a été de 15,782 verges cubes, au prix de $7,331.21, ou $46\frac{45}{100}$ c. par verge cube.

Batture-de-Fer.

Après avoir terminé son ouvrage au Cap-à-la-Roche, le dragueur n° 11 est allé sur la Batture-de-Fer où il a travaillé pendant 45 jours, entre le 19 août et le 12 octobre, à l'élargissement du chenal.

Du tuf et de gros cailloux, formant une quantité de 15,240 verges cubes, furent enlevés, au prix de $8,046.45, ou $52\frac{79}{100}$ c. par verge cube.

Pointe-du-Lac.

La continuation de l'élargissement de la courbe en cet endroit fut commencée par le dragueur n°12 le 1er juillet, et le travail fut terminé en 80 jours; dans cet espace de temps 121,380 verges cubes d'argile molle furent enlevées, au prix de $11,381.60, ou $9\frac{37}{100}$ c. par verge cube.

Pointe-Citrouille.

Le 4 octobre 1893 le dragueur n° 12 commença à enlever du sable qui obstruait le chenal en cet endroit du fleuve, et à la fin du même mois il en avait enlevé 10,680 verges cubes, au prix de $3,129.94, ou $29\frac{30}{100}$ c. par verge cube.

Contrecœur.

Le dragueur n°12 commença, le 24 mai 1894, à déblayer le chenal et à élargir la courbe en avant de "Bell Mouth," et continna ces travaux jusqu'à la fin de l'exercice il a enlevé 53,730 verges cubes d'argile molle et de roches, au prix de $4,695.91, ou $8\frac{73}{100}$ c. par verge cube.

Barre-à-Boulard.

Le 19 août, le dragueur n° 13 commença sur la Barre-à-Boulard, rapides Richelieu, afin de voir s'il était possible d'exécuter cet ouvrage excessivement difficile, et continua jusqu'au 21 octobre, c'est-à-dire jusqu'à la fin de la saison; il a enlevé 6,752 verges cubes de cailloux enclavés dans le tuf, et ce travail coûta $6,556.68, ou 97 $\frac{11}{100}$ c. par verge cube.

Les tableaux qui suivent donnent de plus amples détails sur les travaux exécutés,

TRAVAUX PUBLICS

ÉTAT indiquant la classification du coût du dragage dans le chenal des

Vaisseau.	Coût de construction.	Combustible	Gages.	Pension.	Approvisionnement, et matériaux	Reconstruction et réparations.	Dépenses générales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dragueur nº 8	....	1,856 90	2,855 86	997 18	193 80	2,207 81	1,629 60
do nº 11	....	1,312 50	2,203 09	705 08	215 55	4,283 39	1,857 67
do nº 12	....	2,316 90	2,659 54	979 72	190 63	2,710 52	1,617 55
do nº 13	....	901 60	2,112 29	566 62	114 03	281 99	798 90
Arrache-pierre nº 1	....	40 50	284 96	47 83	48 24	96 58	104 06
do nº 2	....	93 00	343 50	63 67	51 65	106 54	132 18
Remorq. "John Pratt"	....	1,432 90	1,634 08	655 63	430 55	1,292 73	1,093 91
do "St. James"	....	690 00	1,629 27	495 52	145 26	866 68	768 68
do "St. Francis"	....	1,462 50	1,834 73	694 42	98 95	422 47	906 76
do "M. F. Parsons"	....	1,038 00	1,512 36	501 12	184 71	1,177 56	886 58
do "C. J. Brydges"	....	1,050 00	1,117 16	414 75	139 89	236 92	594 23
do "Victor"	....	196 50	692 76	78 67	43 34	....	203 11
60 vgs. D. Chalans	....	....	....	....	....	3,911 61	785 75
150 " do	....	....	....	....	....	1,172 93	235 45
Charbon do	....	....	....	....	....	936 03	188 03
Nouv. matériel de drag.							
Remorq. "Cartier" } Dragueur "Laval" } Nouveau dragueur }	55,295 98	....	....	....	....	....	3,001 83
	55,295 98	12,391	18,879 60	6,200 21	1,856 60	19,703 76	14,804 29

DU CANADA.

navires entre Montréal et Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Relevés, traitements et dépenses officielles.	Coût total.	Service de l'arrache-pierre.	Remorquage.	Coût total du dragueur et de l'outillage.	Nombre de jours de travail.	Coût par jour.	Nombre de verges cubes draguées.	Coût par verge cube.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.		$ c.
3,368 27	13,109 42	453 56	8,547 33	22,110 31	180	122 84	76,109	29·$\frac{50}{100}$
3,644 86	14,222 14	400 65	7,550 16	22,172 95	124	178 81	43,609	50·$\frac{84}{100}$
3,641 19	14,116 05	385 53	7,265 25	21,766 83	153	142 27	208,530	10·$\frac{44}{100}$
1,651 10	6,426 53	226 78	4,273 68	10,926 99	90	121 42	19,967	54·$\frac{73}{100}$
23 70	645 87							
30 11	820 65							
249 00	6,788 80							
174 97	4,770 38							
206 40	5,626 23							
201 82	5,502 15							
135 29	3,688 24							
46 24	1,260 62							
178 86	4,876 22							
53 61	1,461 99							
42 83	1,166 89							
683 26	58,981 07							
14,331 51	143,463 25	....	....	....	....	....	....	....

RÉSUMÉ des travaux de dragage du chenal des navires dans le Saint-Laurent

Vaisseau.	Lieu des opérations.	Durée du service.		Journée de travail nominale, 10 hrs par jour.		Appareils de dragage en marche.		Quantité draguée en verges cubes, mesure de chalan.		
		Jours.	Total de jours.	Heures.	Total des heures.	Heures.	Total des heures.	Terre.	Roc.	Total.
Dragueur n° 8.....	Grondines........	96		960		551		32,848		
	Nicolet..........	18		180		120		5,340		
	Batture-de-Force.	27		270		127		11,866		
	Varennes.......	36		360		282		24,645		
	Bassin Louise....	3		30		14		1,410		
			180		1,800		1,094			76,109
Dragueur n° 11....	Cap-à-la-Roche...	41		410		258			15,782	15,782
	Batture-de-Fer...	45		450		275		15,240		
	Batture-de-Force.	38		380		275		12,587		
			124		1,240		808			27,827
Dragueur n° 12...	Pointe-du-Lac ...	80		800		512		121,380		
	Pointe-Citrouille.	22		220		142		10,680		
	Varennes........	18		180		120		22,740		
	Contrecœur......	33		330		263		53,730		
			153		1,530		1,037			208,530
Dragueur n° 13...	Grondines........	36		360		281		13,215		
	Lotbinière.......	54		540		226		6,752		
			90		900		507		19,967	
								332,433	15,782	348,215

entre Montréal et Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nature des déblais.	Quantité draguée en verges cubes à chaque endroit.										
	Grondines.	Nicolet.	Cap-à-la-Roche.	Batture-de-Fer.	Batture-de-Force.	Pointe-du-Lac.	Pointe-Citrouille.	Varennes.	Lotbinière.	Contrecœur.	Bassin Louise.
Argile et cailloux..	32,848										
Tuf..............	....	5,340									
do	....	......	....	....	11,866						
Argile et cailloux..	....	......	....	....	....	....	....	24,645			
Sable............	....	......	....	....	....	....	....	....	......	....	1,410
Roches schisteuses.	....	......	15,782								
Tuf..............	....	......	....	15,240							
do	....	......	....	....	12,587						
Argile dure.......	....	......	....	....	....	121,380					
Sable et argile.....	....	......	....	....	....	....	10,680				
Argile et roches. ..	....	......	....	....	....	....	....	22,740			
do	....	......	....	....	....	....	....	....	......	53,730	
Argile et cailloux..	13,215										
do .	....	......	....	....	....	....	....	....	6,752		
	46,063	5,340	15,782	15,240	24,453	121,380	10,680	47,385	6,752	53,730	1,410

DRAGAGE À BERTHIER (EN HAUT.)

Le village de Berthier (en haut) se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, 45 milles à l'est de Montréal et vis-à-vis Sorel, à l'embouchure de la rivière Richelieu.

Entre le 21 octobre et le 25 novembre 1893, le dragueur *Saint-Pierre* a fait une tranchée de 650 pieds de long sur 100 de large à une profondeur de 8½ pieds au bas niveau de l'été, à la tête de l'Ile-au-Foin, depuis le chenal du nord (ainsi appelé) jusqu'au grand chenal du Saint-Laurent, et a enlevé 8,772 verges cubes d'argile molle et de sable.

DRAGAGE À CHARLEMAGNE.

Charlemagne, dans le comté de L'Assomption, est un petit village situé sur la rivière L'Assomption, vis-à-vis le bout d'aval ou oriental de l'île de Montréal, et à 16 milles de Montréal.

Depuis quelques années, le ministère a fait exécuter du dragage en cet endroit, et, entre le 18 octobre et le 25 novembre, le dragueur *Saint-Louis* a pratiqué une tranchée de 25 pieds de largeur et 5 de profondeur entre le débarcadère du bateau sur la petite île vers la briqueterie, distance de 1,790 pieds; il a enlevé 4,870 verges cubes d'argile, de sable, de gros cailloux et de tuf.

DRAGAGE À CHATEAUGUAY.

Le bassin de Châteauguay se trouve à l'embouchure de la rivière de ce nom, 5 milles de Caughnawaga et 14 milles de Montréal.

A la fin de l'exercice 1892-93, le dragueur *Saint-Louis* fut occupé à améliorer le chenal des bateaux entre le lac Saint-François et le bassin, et continua ce travail jusqu'au 28 juillet 1893, alors que le matériel fut transporté à la rivière Saint-Pierre d'où il revint le 20 septembre et resta jusqu'au 14 octobre. A cette dernière date il avait pratiqué deux tranchées de 200 pieds de longueur et d'une largeur totale de 75 pieds, à l'embouchure de la rivière, jusqu'à une profondeur de 6 pieds; et deux tranchées de 600 pieds et une de 300 pieds, chacune de 25 pieds de largeur et 7 pieds de profondeur, furent pratiquées entre le bassin et le débouché de la rivière. Une quantité totale de 6,330 verges cubes d'argile, de sable, de gravier, de tuf et de cailloux a été enlevée.

DRAGAGE À CHICOUTIMI.

Chicoutimi, dans le comté de Chicoutimi, se trouve au point de départ de la navigation du Saguenay, et à 7½ milles en amont de Tadousac à la jonction du Saint-Laurent.

Entre le 9 et le 30 juin 1894, le dragueur n° 11 a été occupé à approfondir le chenal en aval de Chicoutimi; à la fin de l'exercice, il avait enlevé 10,580 verges cubes de tuf, de sable, d'argile, de roches et de gros cailloux.

DRAGAGE À GRENVILLE.

Grenville, dans le comté d'Argenteuil, est situé sur la rivière Ottawa, à 56 milles de Montréal et 60 d'Ottawa.

Entre le 21 et le 26 juillet 1893, le dragueur *Nithsdale* a été employé à faire disparaître un vieux caisson qui mettait obstacle à la navigation; il a enlevé 1,023 verges cubes d'argile et de roches et 217 verges cubes de sable ordinaire, soit un total de 1,240 verges cubes.

DRAGAGE À LONGUEUIL.

Longueuil, le chef-lieu du comté de Chambly, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, presque vis-à-vis la ville de Montréal.

Entre le 3 octobre et le 18 novembre 1894, le dragueur *Nithsdale* a été employé au quai construit par le ministère, pour aider aux réparations que ce quai subissait, ainsi que pour approfondir le lit de la rivière tout le long. Les matières draguées étaient prises dans les chalans au moyen d'une grue et déposées dans le quai. Ces matières, qui ont formé 10,054 verges cubes, consistaient en gros cailloux, argile et roches, et une grande proportion de tuf.

DRAGAGE DANS LE BASSIN LOUISE, PORT DE QUÉBEC.

Le 28 juin, le dragueur nº 8, faisant partie de la flotte du chenal des navires, commença les opérations dans le bassin Louise, port de Québec, et travailla jusqu'à la fin de l'exercice; à cette date, il avait enlevé 1,410 verges cubes de sable, au prix de 26 $\frac{13}{100}$ c. par verge cube.

DRAGAGE À PORT SAINT-FRANÇOIS.

Port Saint-François, comté de Nicolet, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, près du pied du lac Saint-Pierre.

Le dragueur *Saint-Pierre* fut employé, entre le 10 et le 27 octobre 1893, à creuser un bassin de 300 pieds de long et de 50 à 70 pieds de large, en avant du quai, à une profondeur de 10 pieds au-dessous de zéro; il a enlevé 3,840 verges cubes de sable.

DRAGAGE SUR LA RIVIÈRE SAINT-PIERRE.

La rivière Saint-Pierre se décharge dans le Saint-Laurent, sur la rive nord de ce dernier, en amont de la Pointe Saint-Charles.

Entre le 30 juillet et le 19 septembre 1893, et entre le 21 et le 30 juin 1894, le dragueur *Saint-Louis* a approfondi le chenal sur une longueur de 800 pieds, une largeur de 75 et une profondeur de 5; il a aussi pratiqué deux tranchées de 50 et 60 pieds de long à une profondeur de 5 pieds au large de l'extrémité du quai, enlevant 2,965 verges cubes d'argile, de cailloux et de tuf.

DRAGAGE À SAINT-PLACIDE.

Le village de Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, se trouve sur la rive nord de l'Ottawa, à 18 milles en amont de sa jonction avec le Saint-Laurent, et à 9 milles de Saint-André.

Entre le 12 et le 20 juillet, et entre le 28 juillet et le 30 septembre 1893, le dragueur *Nithsdale* a été employé à pratiquer une tranchée de 26 pieds de large le long du quai, s'étendant vers la rive sur une distance de 200 pieds, et à une profondeur de 7 pieds au-dessous de zéro, niveau d'été. Trois tranchées d'une largeur totale de 78 pieds et d'une longueur de 800 pieds ont été pratiquées dans le chenal des bateaux à une profondeur de 8 pieds; 25,530 verges cubes d'argile et 500 verges de cailloux—26,030 verges cubes en totalité—ont été enlevées.

PROVINCE D'ONTARIO.

DRAGAGE À BELLEVILLE.

Belleville, chef-lieu du comté d'Hastings, est situé sur la baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Moira, à 43 milles à l'ouest de Kingston. On y trouve plusieurs manufactures importantes, et le port est excellent, bien que peu profond. Toutefois, dans le cours des derniers étés le ministère y a fait faire beaucoup de dragage et d'améliorations.

Le dragueur *Queen* a travaillé dans le port durant l'exercice entier, et, entre le 1er juillet et le 25 novembre 1893, et entre le 19 mai et le 30 juin 1894, il a pratiqué deux tranchées, longues de 300 et 350 pieds, et d'une profondeur en pente de 10 à 5 pieds, en avant des quais sur le côté est du port. Deux tranchées longues de 520 pieds et d'une largeur totale de 50 ont été pratiquées sur le côté ouest allant jusqu'au quai de Lagier, à une profondeur de 10 pieds. Trois tranchées de 120, 100 et 75 pieds de long ont été pratiquées ayant une largeur totale de 75 pieds et une profondeur de 10 pieds, en aval du quai du chemin de fer. Deux tranchées ont été pratiquées à la cale du vieux bac, longues de 92 et 94 pieds, à une profondeur de 5 pieds. Deux

9—9

tranchées ont été pratiquées sur le côté ouest de l'île Mill, longues de 260 et 270 pieds, avec une largeur totale de 50 pieds et une profondeur de 9 pieds. Entre le phare et l'île Mill deux tranchées, longues de 890 et 637 pieds, ont été pratiquées sur une largeur totale de 50 pieds et une profondeur de 10 pieds.

Dans la rivière Moira quatre tranchées, de 630, 630, 570 et 150 pieds de long, ayant chacune 25 pieds de large, ont été pratiquées à une profondeur de 6 à 8 pieds ; les matières enlevées consistaient principalement en débris de roches solides produits par le pétardement.

Les quantités de matières enlevées ont été comme suit:—

	Verges cubes.
Argile et roches	14,904
Gravier	9,757
Cailloux	3,073
Sable ordinaire	701

formant en totalité 28,495 verges cubes.

DRAGAGE À BOWMANVILLE.

Le port de Bowmanville, ou Port-Darlington, comté de Durham, se trouve sur la rive nord du lac Ontario, à 40 milles à l'est de Toronto. C'est un port artificiel formé par deux jetées parallèles construites à l'embouchure d'une crique et s'étendant au large dans le lac.

Comme ce port était considérablement obstrué de vase, un dragueur a été mis à l'œuvre le 20 juillet 1892 et a continué à travailler jusqu'au 8 août, période durant laquelle 18,400 verges cubes de sable ont été enlevées; on a obtenu une profondeur de 12 pieds.

Au cours de l'exercice 1892-93, d'autres dragages représentant une quantité de 12,570 verges cubes ont été exécutés.

Entre le 1er et le 11 juillet 1893, le dragueur *Nipissing* a terminé la seconde tranchée de 1,200 pieds entre les jetées de l'entrée, à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro; il a enlevé 4,440 verges cubes de sable ordinaire.

DRAGAGE À COBOURG.

Cobourg, chef-lieu du comté de Northumberland, est situé sur la rive nord du lac Ontario et à 72 milles environ à l'est de Toronto.

Entre le 1er août et le 8 octobre, le dragueur *Nipissing* a été employé à draguer une partie du port à une profondeur de 12 pieds au-dessous de zéro ; il a enlevé 13,260 verges cubes de sable ordinaire, 1,620 verges cubes de vase, 2,580 verges cubes d'argile et 1,200 verges cubes de gravier : soit une quantité totale de 18,660 verges cubes.

DRAGAGE À COLLINGWOOD.

Collingwood, comté de Simcoe, se trouve sur la baie de Nottawasaga, sur la rive sud de la baie Georgienne, et est un des points terminaux du chemin de fer Grand-Tronc. Collingwood est à 94 milles de Toronto. Le port est grand et commode, protégé au nord et à l'est par d'immenses brise-lames, et afin de faciliter le commerce maritime, le ministère, depuis plusieurs années, y fait travailler un dragueur pour creuser le chenal qui conduit aux quais et auprès des quais mêmes.

Au commencemet de l'exercice, le dragueur *Challenge* a travaillé dans ce port où il est resté jusqu'au 10 août 1893; revenu au même endroit le 25 juin 1894, il y resta à l'œuvre jusqu'à la fin de l'exercice. Entre les dates mentionnées, une tranchée de 300 pieds de long et 28 pieds de large fut pratiquée à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro, à travers la barre de tuf qui se trouve en dehors du brise-lames de l'ouest. Deux tranchées, de 372 et 100 pieds de long, larges chacune de 25 pieds, furent pratiquées dans le chenal du port entre la jetée et les feux d'alignement; et deux trachées, de 400 et 140 pieds de long, chacune de 25 pieds de large, furent pratiquées dans le port au nord du dock de la ville. Toutes ces tranchées furent faites à une profondeur de 15 pieds au-dessous de zéro.

La quantité totale de matières enlevées se chiffre par 5,610 verges cubes, dont 2,115 verges cubes étaient du tuf, et le reste de l'argile.

DRAGAGE À GODERICH.

Goderich est situé sur le côté nord de l'embouchure de la rivière Maitland, sur la côte est du lac Huron, 68 milles de Sarnia en allant vers le nord. Le port est artificiel ; on y entre par le lac entre les jetées, la rivière qui passait naguère dans le port ayant été détournée pour se décharger directement dans le lac. La situation des jetées dans le lac fait qu'une grande quantité de sable et de détritus que la Maitland charrie aux hautes eaux se loge directement vis-à-vis l'embouchure ou à l'entrée du port, en sorte qu'il faut un dragage à peu près constant pour donner une quantité d'eau suffisante aux navires qui fréquentent le port.

Durant l'exercice 1892-93, un dragage de 239,240 verges cubes a été exécuté par le dragueur n° 9 qui est resté à travailler entre le 14 juillet et le 12 novembre 1893 et entre les 18 et 30 juin 1894. Commençant sur le lac, il creusa, à travers le haut-fond en ligne avec les jetées, un chenal de 612 pieds de long et 200 pieds de large à une profondeur de 20 pieds au-dessous de zéro ; après quoi il pratiqua, entre les jetées, une tranchée de 1,333 pieds de long sur 100 de large, à une profondeur de 18 pieds. Les opérations furent ensuite reprises dans le port qui avait été creusé à 18 pieds, sauf en un endroit, vis-à-vis le moulin de MM. Ogilvie et Hutchison, où la présence de roches empêcha d'atteindre plus que 16 pieds.

En reprenant les travaux l'année suivante, 1894, on constata que des barres s'étaient formées dans le chenal du lac, ce qui nécessita l'ouverture d'une nouvelle tranchée de 328 pieds de long sur 200 de large, au dehors, et une autre de 353 pieds de long sur 200 de large entre les jetées ; ces deux tranchées furent creusées à une profondeur de 19½ pieds.

Au cours de 1893-94, il fut enlevé 156,600 verges cubes de sable, gravier, argile et roche, argile et tuf.

DRAGAGE À HAMILTON.

Le port d'Hamilton est la partie de la baie de Burlington qui se trouve en face et voisine de la ville d'Hamilton.

Durant 1892-93, du dragage fut exécuté sur le haut-fond en avant des quais : ces travaux étaient couverts par un contrat passé avec Mr. F. B. McNamee.

Entre le 13 octobre et le 2 décembre 1893, et entre le 28 avril et le 30 juin 1894, le dragueur *Nipissing* fut employé à draguer une partie du haut-fond en question, ainsi que le long des quais de McIlraith et McKay, de la compagnie de bateaux d'Hamilton, et de Morton et Reid—le tout à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro ; il a enlevé 35,315 verges cubes de sable et de vase.

Il reste encore à draguer la moitié environ du haut-fond pour obtenir une profondeur de 14 pieds.

DRAGAGE À LA RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière se décharge dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, à l'ouest de Port-Arthur, dans la circonscription électorale d'Algoma.

Entre le 1er juillet et le 27 septembre, le dragueur de MM. Marks et Macdonald a travaillé sur la barre, au large de l'embouchure de la rivière, pour approfondir et élargir le chenal. Cinq tranchées furent pratiquées, et les matières draguées s'élevèrent à 24,503 verges cubes d'argile sablonneuse.

Du 28 septembre au 5 octobre le dragueur travailla dans le chenal de la rivière jusqu'à l'élevateur " A " de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, enlevant 915 verges cubes d'argile sablonneuse.

Les dépenses, durant l'exercice, se sont élevées à $5,025.30.

DRAGAGE À LIVERPOOL-MARKET.

Liverpool-Market, ci-devant Baie du Français ou Pickering, dans le comté d'Ontario, se trouve sur la rive nord du lac Ontario, 21 milles environ à l'est de Toronto.

Entre le 12 et le 18 juillet 1893, le dragueur *Nipissing* travailla en cet endroit à redresser le chenal du port; il pratiqua trois tranchées de 400,180 et 155 pieds de long sur une largeur de 25 pieds à une profondeur de 11 pieds au-dessous de zéro, enlevant 3,000 verges cubes de vase et 180 verges cubes de sable ordinaire : total, 3,180 verges cubes.

DRAGAGE À MEAFORD.

Meaford se trouve sur la rive sud de la baie Georgienne, et dans le comté de Grey, 115 milles au nord de Toronto.

Durant l'exercice 1892-93 de vieux pilotis furent enlevés et le fond fut préparé pour des ouvrages en pilotis en-dedans du port, et des matières furent enlevées à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro en dehors de la jetée de débarquement.

Entre le 20 octobre et le 6 novembre, le dragueur *Challenge* pratiqua trois tranchées de 112 pieds de long et d'une largeur totale de 75 pieds sur le côté ouest du port, et, sur le côté est, une tranchée de 200 pieds de long et 25 de large—le tout à une profondeur de 13 pieds. Les matières enlevées comprenaient 3,540 verges cubes de gravier et 480 d'argile—un total de 4,020 verges cubes de matières qui furent employées au remplage derrière les nouveaux pilotis.

DRAGAGE À MIDLAND.

Midland, dans le comté de Simcoe, est le point terminal de la division Midland du chemin de fer Grand-Tronc sur la baie Georgienne.

Au mois d'août 1893, un dragueur commença à travailler en avant de l'esplanade, afin de donner aux navires une profondeur d'eau suffisante pour opérer leurs chargement et déchargement. Les travaux furent terminés en septembre et coutèrent $5,000 ; 19,165 verges cubes de matières furent enlevées.

DRAGAGE À OWEN-SOUND.

Owen-Sound est situé dans le township de Sydenham ; c'est le point terminal du chemin de fer canadien du Pacifique (division de Toronto, Grey et Bruce) et de la ligne des steamers de cette compagnie sur les lacs d'en haut.

Le crédit de $5,000 ayant été voté pour compléter le dragage du nouveau chenal conduisant dans le port, les travaux furent commencés en juillet et terminés en octobre 1893; dans cet espace de temps, 39,863 verges cubes de matières furent enlevées et coûtèrent $4,998.39.

DRAGAGE À PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, dans le district d'Algoma, est situé à la tête de la baie du Tonnerre-lac Supérieur.

Entre le 5 et le 12 octobre 1893, un dragueur fut employé à approfondir le port en dedans du dock à 16 pieds à eau basse. Quantité de matières enlevées, 1,525 verges cubes d'argile.

Le 13 octobre, le dragueur fut transporté en dehors du brise-lames et employé jusqu'au 18 novembre à agrandir la tranchée à travers la barre—travail qui eut pour résultat un chenal de 800 pieds de longueur, 135 de largeur et 18 de profondeur ; 8,885 verges cubes d'argile furent enlevées. Les travaux, en cet endroit, y compris l'inspection, ont coûté $3,634.25.

DRAGAGE A PORT-HOPE.

Port-Hope, dans le comté de Durham, est situé sur le lac Ontario, 63 milles à l'est de Toronto, et 102 milles en amont de Kingston.

Le port est un havre artificiel formé par des jetées qui ont été construites dans le lac, et, depuis leur construction, un dragage considérable a été fait afin de donner une profondeur d'eau suffisante aux navires qui fréquentent ce port.

En 1892 et jusqu'au 30 juin 1893, le dragueur *Nipissing* a exécuté beaucoup de dragage qu'il a terminé le 31 juillet 1893, après avoir pratiqué trois tranchées de 550 pieds de long, et 25 pieds de large chacune, à une profondeur de 11 pieds au-dessous de zéro, et enlevé 2,940 verges cubes de vase.

DRAGAGE À PORT-STANLEY.

Le Port-Stanley se trouve à l'embouchure de la *Kettle Creek*, dans le comté d'Elgin, sur la rive nord du lac Erié, à 84 milles du Port-Colborne, et à 24 milles de London; il est formé par deux jetées qui s'étendent dans le lac chaque côté de l'embouchure de la crique.

Au commencement de l'exercice le dragueur *Ontario* travailla sur le haut-fond en dehors des jetées et continua jusqu'au 18 août, faisant, à la naissance des jetées, une tranchée de 275 pieds de long, 23 de large et 14 de profondeur; deux tranchées de 300 et 125 pieds de long, 14 de large et 12 de profondeur entre les jetées, et un bassin de détour variant de 200 à 325 pieds de long et 175 pieds de large, avec une profondeur de 12 pieds au-dessous de zéro. Il a été enlevé 13,290 verges cubes d'argile, 2,320 verges de vase et 6,630 verges de sable ordinaire: total, 22,240 verges cubes.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE DÉTROIT.

La rivière Détroit relie le lac Saint-Clair au lac Erié, se déversant dans ce dernier un peu en aval de la ville d'Amherstburg, et à 18 milles en aval de la ville de Détroit. C'est une voie très importante de communication par eau: tout le commerce maritime des lacs d'en haut s'en sert.

Comme il est dit dans le rapport annuel de 1892-93, une grande quantité de dragage a été faite dans la rivière en avant des quais, à Amherstburg. Entre le 6 novembre et le 4 décembre 1893, et entre le 16 et le 30 juin 1894, le dragueur *Ontario* a continué le dragage et pratiqué une tranchée de 435 pieds de long et une seconde de 315 pieds, d'une largeur totale de 46 pieds et une profondeur de 16 pieds au-dessous de zéro, en avant du quai de Fraser et Wigle. Une tranchée de 600 pieds de long et 23 de large a aussi été faite en avant des quais à houille, à une profondeur de 16 pieds.

Quantité de matières enlevées, 7,740 verges cubes d'argile et 300 de cailloux: total, 8,040 verges cubes.

DRAGAGE À RONDEAU.

Rondeau est situé à la Pointe-aux-Pins, sur la rive nord du lac Erié, à 140 milles en amont de Port-Colborne, l'entrée du canal Welland.

La Pointe-aux-Pins s'avance dans le lac et enclos un bassin naturel de plus de 6,000 acres en superficie. La communication entre ce bassin et le lac est un chenal qui a été ouvert à travers un banc de sable dont les côtés sont protégés par des jetées en caissons placés à 250 pieds les unes des autres, avec une profondeur de 15 pieds d'eau entre chacune.

Entre le 21 août et le 5 novembre 1892, le dragueur *Ontario* a pratiqué deux tranchées de 300 pieds de long et une de 140 pieds, d'une largeur totale de 75 pieds, à une profondeur de 16 pieds en dedans du port (ainsi appelé)—enlevant une quantité totale de 26,540 verges cubes d'argile, vase, sable et gravier.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE SAUGEEN.

La rivière Saugeen se décharge dans le lac Huron, au village de Southampton, à 143 milles en amont de Sarnia. L'embouchure de la rivière forme un petit port dont les pêcheurs et les petites embarcations se servent beaucoup.

Afin de leur donner plus de place, un dragueur a travaillé, entre les 10 et 19 juillet 1893, à creuser la rivière vis-à-vis les quais des pêcheurs et les cabanes à poisson; il a enlevé 3,350 verges cubes de matières, travail qui a coûté $768.

DRAGAGE À THORNBURY.

Thornbury est situé sur le côté ouest de la baie Georgienne, à l'embouchure de la rivière au Castor, dans le comté de Grey, 13 milles à l'ouest de Collingwood.

Au cours de l'exercice 1892-93, une somme considérable de dragage a été faite pour ouvrir l'entrée du port. Entre le 10 août et le 25 octobre, le dragueur *Challenge* a été de nouveau employé : d'abord a préparer un abri pour le matériel de dragage pendant les tempêtes ; en second lieu, à compléter deux tranchées de 350 pieds de long et 50 de large, en dedans des jetées ; et, en troisième lieu, à faire du creusage entre les jetées sur une longueur de 300 pieds et une largeur de 120 : tout ce dragage a été fait à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro. Quantité totale de matières enlevées, 19,210 verges cubes formées comme suit : 2,795 verges cubes de tuf, 13,665 de sable ordinaire, et 2,750 de gravier.

DRAGAGE À WINGFIELD-BASIN.

Wingfield-Basin, comté de Bruce, est un port de refuge naturel sur le côté nord-est de la péninsule occidentale, côté-ouest de la Baie Georgienne, à 41 milles environ au nord de Wiarton, et se trouve à 1¼ mille de la voie des navires qui font le service sur la côte sud et à l'extrémité ouest de la baie Georgienne.

L'entrée du port par la baie étant étroite et peu profonde, un dragueur a été employé à élargir et approfondir le chenal à l'entrée. Il a enlevé 2,624 verges cubes de matières, et ce service a coûté $1.093.

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

"CHALLENGE."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Tuf	490	1,745	2,040	480								155	4,910
Gravier		1,790	510	1,470	2,520								6,290
Argile	2,855	240		180	300							400	3,975
Sable—ordinaire		7,005		6,660									13,665
Totaux	3,345	10,780	2,550	8,790	2,820							555	28,840

"ONTARIO."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
Cailloux					250							50	300
Gravier		850	1,110										1,960
Argile	9,010	4,280	1,650		2,780	360						4,600	22,680
Sable—ordinaire	2,030	4,600	5,300	9,180	1,400								22,510
Sable—très fin		2,150	3,350										5,500
Vase	2,320	1,110	450										3,870
Totaux	13,360	12,980	11,860	9,180	4,430	360						4,650	56,820

"NIPISSING."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
Gravier		1,200											1,200
Argile		2,580											2,580
Sable—ordinaire	4,620	4,200	8,040	6,120	10,440								33,420
Sable—très fin										1,200	8,238	9,557	18,995
Vase	5,940	1,440	180			780							8,340
Totaux	10,560	9,420	8,220	6,120	10,440	780				1,200	8,238	9,557	64,535

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894—*Suite.*

"QUEEN."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Cailloux	250	825	1,252	...	160	...	...	...	...	...	120	466	3,073
Gravier	314	1,472	1,255	...	...	...	...	...	...	...	1,200	5,516	9,757
Argile et pierre	2,344	2,951	2,757	2,540	3,530	...	...	...	...	...	572	210	14,904
Sable—ordinaire	761	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	761
Totaux	3,669	5,248	5,264	2,540	3,690	...	...	...	...	...	1,892	6,192	28,495

"ST. LOUIS."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
Tuf	...	800	555	330	...	...	...	...	...	...	...	400	2,085
Cailloux	...	120	370	120	100	...	...	...	...	...	...	20	730
Gravier	1,665	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,665
Argile	540	760	480	1,080	3,100	...	...	...	...	...	...	...	5,960
Sable—ordinaire	1,455	...	510	1,560	200	...	...	...	...	...	...	...	3,725
Totaux	3,660	1,680	1,915	3,090	3,400	...	...	...	...	...	...	420	14,165

"No. 9."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
Tuf	...	...	...	1,990	...	...	...	...	...	...	...	...	1,990
Gravier	11,500	5,550	2,950	950	...	...	...	...	...	...	...	...	20,950
Argile	7,200	...	1,500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8,700
Argile et pierre	22,850	12,600	2,150	1,400	...	...	...	...	...	...	...	...	39,000
Sable—ordinaire	4,500	21,050	6,650	2,000	...	...	...	...	...	...	...	...	34,200
Sable—très fin	...	2,650	17,050	13,160	6,150	...	...	...	...	...	...	12,750	51,760
Totaux	46,050	41,850	30,300	19,500	6,150	...	...	...	...	...	...	12,750	156,600

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894—*Fin.*

"No. 11."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Tuf												3,610	3,610
Cailloux												740	740
Argile et pierre												630	630
Sable—ordinaire												5,600	5,600
Totaux												10,580	10,580

"NITHSDALE."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
Tuf				6,450	2,414								8,864
Cailloux	500			925	495								1,920
Argile	2,522	11,910	11,098										25,530
Argile et pierre	1,023				770								1,793
Sable—ordinaire	217												217
Totaux	4,262	11,910	11,098	7,375	3,679								38,324

"ST. PIERRE."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
Argile					5,072								5,072
Sable—ordinaire				3,846	3,706								7,546
Totaux				3,846	8,772								12,618

État du dragage indiquant les matières enlevées aux diverses localités, la dépense totale pour chaque dragueur, et le coût moyen par verge cube.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
Collingwood	2,115			3,495					5,610
Thornbury	2,795		2,750			13,665			19,210
Meaford			3,540	480					4,020
	4,910		6,290	3,975		13,665			28,840

Dépense totale annuelle, $4,778.38. Coût par verge cube, 16 4/7 centins.

DRAGUEUR "NIPISSING."

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
Bowmanville						4,440			4,440
Liverpool-Market						180		3,000	3,180
Port-Hope								2,940	2,940
Cobourg			1,200	2,580		13,260		1,620	18,660
Hamilton						15,540	18,995	780	35,315
			1,200	2,580		33,420	18,995	8,340	64,535

Dépense totale annuelle, $7,022.07. Coût par verge cube, 10 7/8 centins.

DRAGUEUR "ONTARIO."

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
Port-Stanley				13,290		6,630		2,320	22,240
Rondeau			1,960	1,650		15,880	5,500	1,550	26,540
Amherstburg		300		7,740					8,040
		300	1,960	22,680		22,510	5,500	3,870	56,820

Dépense totale annuelle, $6,135.79. Coût par verge cube, 10 4/5 centins.

DRAGUEUR "ST. LOUIS."

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
Châteauguay	60	60	1,665	1,020		3,525			6,330
Rivière Saint-Pierre	1,755	450		760					2,965
Charlemagne	270	220		4,180		200			4,870
	2,085	730	1,665	5,960		3,725			14,165

Dépense totale annuelle, $5,029.61. Coût par verge cube, 35½ centins.

État du dragage indiquant les matières enlevées aux diverses localités, etc.—*Fin.*

DRAGUEUR "QUEEN."

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
Belleville	......	3,073	9,757	....	14,904	761	......	....	28,495

Dépense totale annuelle, $9,542.52. Coût par verge cube, 33½ centins.

No. "9."

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
Goderich	1,990	....	20,950	8,700	39,000	34,200	51,760	....	156,600

Dépense totale annuelle, $10,844.69. Coût par verge cube, 6$\frac{9}{10}$ centins.

"NITHSDALE." (loué.)

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
Saint-Placide	......	500	....	25,530	......	....	......	....	26,030
Grenville	......	....	....	....	1,023	217	......	....	1,240
Longueuil	8,864	1,420	....	....	770	....	......	....	11,054
	8,864	1,920	....	25,530	1,793	217	......	....	38,324

Dépense, $7,754.08. Coût par verge cube, 20$\frac{2}{9}$ centins.

"ST. PIERRE." (loué.)

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
Berthier	......	....	....	6,000	.....	2,772	......	....	8,772
Port Saint-François	......	....	....	....	......	3,846	......	....	3,846
	......	....	....	6,000	.....	6,618	......	....	12,618

Dépense, $3,154.50. Coût par verge cube, 25 centins.

No. "11."

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
Chicoutimi	3,610	740	....	....	630	5,600	......	....	10,580

Dépense, $2,432.14. Coût par verge cube, 22·98 centins.

PROVINCE DU MANITOBA.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE ROUGE.

La rivière Rouge du nord prend sa source dans le lac du Coude, dans la région occidentale du Minnesota, vers la latitude 47° 7′ N., la longitude 95° 25′ O., et après avoir suivi un cours de 665 milles dont 525 sont dans les Etats-Unis, elle se déverse dans le lac Winnipeg, à 22 milles en aval de Selkirk.

Son embouchure, où des opérations de dragage ont été faites depuis près de dix ans, se trouve à 21 milles au nord de Selkirk et à 45 milles au nord-est de Winnipeg. La ville de Selkirk est considérée être la tête de la navigation pour les bateaux du lac, et est raccordée au réseau de chemin de fer à Winnipeg par un embranchement du Pacifique Canadien.

A environ 18 milles de Selkirk, la rivière se divise en trois branches connues sous les noms de branche de l'est, branche du centre et branche de l'ouest. La branche de l'ouest a été adoptée en 1884, alors que commencèrent les opérations de dragage, comme étant la meilleure pour les intérêts de la navigation, et elle le fut en effet jusqu'au commencement des travaux en 1893.

Au printemps de 1893, il fut fait des trois chenaux une étude minutieuse qui fit constater que le chenal de l'est pouvait être amélioré en moins de temps que celui de l'ouest, et depuis le mois de juin 1893 du dragage a été fait dans le chenal de l'est. Cette branche a trois milles de long depuis les fourches jusqu'à l'embouchure de la rivière, et deux milles et demi depuis l'embouchure jusqu'en eau profonde du lac.

Aux mois de juillet et d'août 1893 le dragueur *Winnipeg* et le matériel ont travaillé à l'extrémité extérieure du chenal de l'est; dans cet espace de temps, ils ont enlevé 43,540 verges cubes de sable et d'argile.

Aux mois de septembre le dragueur fut retiré du lac et mis à l'œuvre dans le marécage près de Selkirk-ouest, où il pratiqua une tranchée d'environ 2,000 pieds de long après avoir enlevé 23,400 verges cubes d'argile; puis il fut mis en hivernement au mois d'octobre.

La quantité totale de matières enlevées pendant l'exercice a été de 66,940 verges cubes, à raison de 18⅗c. par verge cube.

DRAGAGE DANS LE LAC MANITOBA ET SUR LA RIVIÈRE DE LA VASE-BLANCHE.

La rivière de la Vase-Blanche se déverse dans le lac Manitoba, à 9 milles franc nord de Westbourne, dans le comté de Marquette.

Westbourne est situé sur le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, et est le poste de transbordement pour le commerce du lac. Il se trouve à 17 milles de Portage-La-Prairie et à 73 milles de Winnipeg.

Des opérations de dragage ont été faites depuis 1886 jusqu'au milieu de juillet 1893 ; elles ont consisté à draguer un chenal de 50 pieds de large et 5 de profondeur à travers la barre qui se trouve à l'embouchure de la rivière, et à améliorer la rivière en enlevant un certain nombre de petites barres en différents endroits entre Tobogan, à 6 milles de l'embouchure, et le débarcadère de McArthur. Une certaine quantité de cailloux ont aussi été enlevés du chenal.

En 1893-94, le dragueur a travaillé jusqu'au 15 juillet dans la rivière, enlevant 2,260 verges cubes d'argile dure ; il fut alors désarmé, car il était devenu impropre à travailler davantage.

État indiquant les matières enlevées en diverses localités et le coût annuel moyen par verge cube.

DRAGUEUR "WINNIPEG."

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Sable et argile.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
									vgs cubes.
Embouchure de la riv. Rouge, barre du chenal est.............	....	....	....	....	43,540	....	......	......	43,540
Marécage ouest, Selkirk-ouest-riv. Rouge	......	....	....	23,400	....	....	......	......	23,400
Total	......	....	....	24,400	43,540	....	......	......	66,940

Dépense totale annuelle, $12,320.58 Coût par verge cube, 18⅗ cents.

DRAGUEUR "PRIESTMAN."

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Sable et argile.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
Riv. de la Vase-Blanche, lac Manitoba...	......	....	....	....	*2,260	....	......	......	2,260

Dépense totale annuelle.. $967.39

Note.—Il n'a été fait de dragage que pendant quinze jours cette année. Somme imputable sur ce service, $679,02. Quantité enlevée, 2,260 verges cubes. Coût par verge cube, 30 centins.

* En juillet—Dragueur désarmé, 15 juillet 1893.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DRAGAGE À VICTORIA (PORT INTÉRIEUR).

Après avoir subi des réparations générales, le dragueur *Pacific* fut employé, depuis le 19 août 1893 jusqu'au mois de juin 1894, à continuer l'approfondissement du bassin intérieur dans le voisinage de la baie James et dans la partie qui se trouve en amont du pont du chemin de fer.

Dans la baie James, il a été enlevé 31,320 verges cubes de vase, d'argile bleue dure et d'argile brune, tandis qu'en amont du pont du chemin de fer il a été enlevé 26,670 verges cubes de matières à peu près semblables—soit, pour l'exe cice, une quantité totale de 57,990 verges cubes.

DRAGAGE À VICTORIA (PORT EXTÉRIEUR).

Pour continuer l'approfondissement du chenal extérieur de Victoria à 30 pieds à eau basse ordinaire, haute marées, le dragueur à cuiller *MudLark*, avec un équipement complet de trois chalans à augets, furent achetés de MM. R. P. Rithet et Cie, par le ministère, pour la somme de $24,000, le 1er septembre 1893.

Après quelques réparations rendues nécessaires, les opérations actives furent reprises le 6 septembre et continuées jusqu'au 1er décembre, alors que le travail cessa afin de permettre de faire certaines réparations et de placer un condenseur. Le 24 du même mois les travaux furent repris et continués, sauf quelques courtes interruptions, jusqu'au 30 juin.

Pendant l'exercice, il a été enlevé 23,484 verges cubes de sable. En tenant compte de la nature compacte du fond et du creusage en eau peu profonde, ainsi que des interruptions causées, en cet endroit découvert, par les tempêtes et les navires de passage, c'est un résultat satisfaisant. Les navires tirant 25 pieds d'eau peuvent maintenant approcher des quais et y rester en sûreté.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur " Winnipeg " et du remorqueur " Sir Hector" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	570 00	570 00	582 00	514 00	145 17	120 00	80 00	80 00	348 17	495 00	670 00	625 00	4,799 34
Houille	712 05	719 41	699 29	....	....	....	....	....	....	140 70	700 00	700 00	3,671 45
Bois	....	....	....	....	11 44	....	....	....	....	....	....	....	11 44
Comestibles	277 57	273 82	235 71	188 57	....	....	....	....	....	171 44	213 25	266 98	1,627 34
Approvisionnements	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Equipement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	200 00	....	200 00
Réparations	59 55	55 25	4 05	40 28	....	28 63	....	....	....	266 90	461 79	10 67	927 12
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Imprévus	80 65	154 27	127 70	63 58	40 00	....	....	....	....	99 07	335 96	182 66	1,083 89
Totaux	1,699 82	1,772 75	1,648 75	806 43	196,61	148 63	80 00	80 00	348 17	1,173 11	2,581 00	1,785 31	12,320 58
Frais d'exploitation	1,640 27	1,717 50	1,644 70	766 15	196 61	148 63	80 00	80 00	348 17	906 21	1,919 21	1,774 64	11,222 09
Réparat. ordinaires	59 55	55 25	4 05	40 28	....	....	....	....	....	266 90	461 79	10 67	898 49
do extraordin.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	200 00	....	200 00
Totaux	1,699 82	1,772 75	1,648 75	806 43	196 61	148 63	80 00	80 00	348 17	1,173 11	2,581 00	1,785 31	12,320 58

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Priestman" et du remorqueur "Victoria" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	250 00	106 50	105 00	30 00	30 00	*30 00	*30 00	*30 00	*30 00	30 00	42 50	30 00	744 00
Houille													
Bois													
Comestibles	104 51	13 55											154 06
Approvisionnements													
Equipement													
Réparations													
Pilotage													
Remorquage													
Imprévus	33 25	30 21									5 87		69 33
Totaux	423 76	150 26	105 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	48 37	30 00	967 39
Frais d'exploitation	423 76	150 26	105 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	48 37	30 00	967 00
Réparat. ordinaires													
do extraordin.													
Totaux	423 76	150 26	105 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	48 37	30 00	967 00

*Gages comme gardien du matériel.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Pacific" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	....	....	368 99	565 00	565 00	565 00	565 00	565 00	565 00	....	1,130 00	1,257 50	6,146 49
Houille	126 25	63 12	75 00	138 75	....	....	243 75	225 00	....	....	464 88	....	1,336 75
Bois	....	....	....	....	....	2 25	....	....	....	....	....	1 25	3 50
Eau	....	5 79	....	....	....	6 25	....	....	....	....	4 12	....	16 16
Comestibles	....	9 60	112 20	129 25	82 15	164 32	148 19	134 46	120 67	....	221 87	238 51	1,361 52
Approvisionnements	....	5 25	20 75	17 37	3 45	49 13	23 65	21 95	28 36	....	64 42	50 07	284 40
Equipement	....	....	....	60 66	....	12 91	5 00	26 37	7 50	....	27 77	224 74	364 95
Réparations	....	68 53	14 02	22 15	1,346 07	....	....	....	21 60	....	175 25	632 46	2,280 08
Remorquage	....	....	....	550 00	....	....	....	....	....	....	....	364 00	914 00
Imprévus	....	1 50	....	....	....	1 00	....	....	....	....	....	10 50	13 00
Totaux	126 25	153 79	591 26	1,483 18	1,996 67	800 86	985 59	972 78	743 13	....	2,088 31	2,779 03	12,720 85
Frais d'exploitation	126 25	85 26	577 24	1,461 03	650 60	800 86	985 59	972 78	721 53	....	1,913 06	2,146 57	10,440 77
Réparat. ordinaires	....	18 53	14 02	22 15	....	....	....	....	21 60	....	55 25	125 07	256 62
do extraordin.	....	50 00	....	....	1,346 07	....	....	....	....	....	120 00	507 39	2,023 46
Totaux	126 25	153 79	591 26	1,483 18	1,996 67	800 86	985 59	972 78	743 13	....	2,088 31	2,779 03	12,720 85

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Mud Lark" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages				519 33	600 00	630 09			332 50		960 00	1,356 00	4,397 92
Houille			89 06	195 00		378 75			5 13		417 19	382 50	1,467 63
Bois													
Eau						4 25							4 25
Comestibles				168 63	79 90	262 08			109 88		242 32	284 35	1,147 16
Approvisionnements				45 68	55 47	31 33	5 00		9 25		33 41	24 50	204 64
Equipement			25 00	163 40	9 81	161 09	47 90		18 42		353 51	123 18	902 31
Réparations				20 82	80 00	178 76			33 46		235 61	173 42	722 07
Pilotage													
Remorquage				427 50	475 25	481 25			210 00		728 00	653 00	2,975 00
Quaiage													
Dépenses imprévues					9 75				10 00			29 75	49 50
Totaux			114 06	1,540 36	1,310 18	2,127 60	52 90		728 64		2,970 04	3,026 70	11,870 48
Frais d'exploitation			114 06	1,519 54	1,230 18	1,948 84	52 90		695 18		2,734 43	2,853 28	11,148 41
Réparat. ordinaires				20 82		53 76			33 46		106 61	173 42	388 07
do extraordin.					80 00	125 00					129 00		334 00
Totaux			114 06	1,540 36	1,310 18	2,127 60	52 90		728 64		2,970 04	3,026 70	11,870 48

CLASSIFICATION des déboursés du bateau excavateur "Samson" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	....	532 25	527 10	....	540 00	....	540 00	540 00	540 00	....	540 00	....	3,759 35
Houille	....	....	....	....	....	....	421 25	....	....	....	....	....	421 25
Bois	....	....	....	....	31 25	....	30 00	35 00	30 00	....	37 50	....	163 75
Eau	....	....	....	....	....	....	....	11 25	....	....	....	7 50	18 75
Comestibles	....	100 73	114 79	....	118 05	6 25	147 31	125 73	118 01	....	141 54	....	872 41
Approvisionnements	....	....	82 45	....	....	....	....	....	....	....	....	....	82 45
Equipement	....	....	....	....	92 00	....	25 95	48 38	....	....	10 16	10 00	186 49
Réparations	....	1,279 11	5 00	264 80	53 30	....	....	....	24 08	....	37 67	55 89	1,719 85
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Remorquage	....	....	....	....	....	....	40 00	....	....	....	....	....	40 00
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses imprévues	....	16 00	8 50	....	4 75	....	4 25	4 00	3 60	....	4 10	....	45 20
Totaux	....	1,928 09	737 84	264 80	839 35	6 25	1,208 76	764 36	715 69	....	770 97	73 39	7,309 50
Frais d'exploitation	....	648 98	732 84	....	786 05	6 25	1,208 76	764 36	691 61	....	733 30	17 50	5,589 65
Reparat. ordinaires	....	....	5 00	....	53 30	....	....	....	24 08	....	37 67	55 89	175 94
do extraordin.	....	1,279 11	....	264 80	....	....	....	....	....	....	....	....	1,543 91
Totaux	....	1,928 09	737 84	264 80	839 35	6 25	1,208 76	764 36	715 69	....	770 97	73 39	7,309 50

SERVICE DE LA RIVIÈRE FRASER.

CLASSIFICATION des déboursés du bateau excavateur "Samson" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages				540 00		540 00					540 00	1,080 00	2,700 00
Houille													
Bois				30 00		30 00					30 00	57 00	147 00
Eau												7 50	7 50
Comestibles				146 44		120 02					118 97	274 50	659 93
Approvisionnements				11 70									11 70
Equipement									52 47		101 79	77 23	231 49
Réparations													
Pilotage													
Remorquage													
Quaiage													
Dépenses imprévues		2 50		4 00		3 75					4 95	8 75	23 95
Totaux		2 50		732 14		693 77			52 47		795 71	1,504 98	3,781 57
Frais d'exploitation		2 50		732 14		693 77			52 47		795 71	1,504 98	3,781 57
Reparat. ordinaires													
do extraordin.													
Totaux		2 50		732 14		693 77			52 47		795 71	1,504 98	3,781 57

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Challenge" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	395 00	395 00	395 00	395 00	200 30	31 20	30 00	35 00	325 65	30 00	40 32	367 50	2,639 97
Houille	243 15	331 86	....	209 76	....	....	....	....	....	....	....	....	784 77
Bois	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Comestibles	103 40	103 40	103 40	103 58	50 06	....	....	....	....	....	....	35 00	498 84
Approvisionnements	....	....	55 70	....	....	....	....	....	....	....	21 10	....	76 80
Equipement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	24 00	161 53	185 53
Réparations	4 85	48 25	1 25	....	5 65	23 97	....	8 16	23 00	5 50	2 20	450 65	573 48
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses imprévues	5 35	11 07	....	2 57	....	....	....	....	....	....	....	....	18 99
Totaux	751 75	889 58	555 35	710 91	256 01	55 17	30 00	43 16	348 65	35 50	87 62	1,014 68	4,778 38
Frais d'exploitation	746 90	841 33	554 10	710 91	250 36	31 20	30 00	35 00	130 00	30 00	61 55	564 03	3,985 38
Réparat. ordinaires	4 85	48 25	1 25	....	5 65	....	....	8 16	23 00	5 50	26 07	133 59	256 32
do extraordin.	....	....	....	....	....	23 97	....	....	195 65	....	....	317 06	536 68
Totaux	751 75	889 58	555 35	710 91	256 01	55 17	30 00	43 16	348 65	35 50	87 62	1,014 68	4.778 38

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Ontario" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages...............	395 00	395 00	395 00	395 00	395 00	159 52	30 00	30 00	267 69	30 00	157 72	442 07	3,092 00
Houille.............	248 00	395 25	170 40	266 61	177 85	46 90	....	....	....	....	....	137 50	1,442 51
Bois...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Comestibles	102 85	102 75	102 55	102 75	103 80	36 68	....	....	....	....	....	68 22	619 60
Approvisionnements	19 99	12 10	....	58 71	....	6 54	....	....	....	....	....	81 36	178 70
Equipement	....	76 56	....	13 50	....	19 94	....	....	....	....	....	194 00	304 00
Réparations.........	....	10 65	....	....	24 47	50 63	....	15 84	32 38	....	2 35	221 20	357 52
Pilotage............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses imprévues.	8 20	15 97	....	10 59	....	3 73	....	....	....	62 00	13 02	27 95	141 46
Totaux.........	774 04	1,008 28	667 95	847 16	701 12	323 94	30 00	45 84	300 07	92 00	173 09	1,172 30	6,135 79
Frais d'exploitation..	774 04	997 63	667 95	847 16	676 65	273 31	30 00	30 00	31 25	92 00	13 02	951 10	5,384 11
Réparat. ordinaires..	....	10 65	....	....	24 47	....	....	15 84	32 38	....	160 07	221 20	464 61
do extraordin.	....	....	....	....	....	50 63	....	....	236 44	....	....	....	287 07
Totaux.........	774 04	1,008 28	667 95	847 16	701 12	323 94	30 00	45 84	300 07	92 00	173 09	1,172 30	6,135 79

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Nipissing" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	380 00	375 17	380 00	380 00	380 00	140 33	31 15	30 00	341 01	456 24	394 59	395 00	3,683 49
Houille	218 30	281 90	211 50	217 66	263 13	50 01	.....	.....	.....	114 70	235 19	265 69	1,858 08
Bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Comestibless	104 94	103 00	114 97	107 64	104 94	30 88	.....	.....	.....	23 33	99 45	104 94	793 99
Approvisionnements	.....	51 00	58 08	.....	.....	4 10	.....	.....	.....	.....	.....	8 63	121 81
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9 80	.....	.....	8 65	39 81	178 90	237 16
Réparations	.....	15 65	5 24	.....	.....	.....	.....	14 53	.....	155 40	43 16	25 61	259 59
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses imprévues	.....	.....	7 70	17 61	.....	.....	15 00	.....	.....	.....	26 20	1 44	67 95
Totaux	703 24	826 72	777 49	722 91	748 07	225 22	55 95	44 53	341 01	758 32	838 40	980 21	7,022 07
Frais d'exploitation	703 24	811 07	772 25	722 91	748 07	225 22	46 15	30 00	130 50	602 92	795 24	954 60	6,542 17
Reparat. ordinaires	.....	15 65	5 24	.....	.....	.....	9 80	14 53	.....	155 40	43 16	25 61	269 39
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	210 51	.....	.....	.....	210 51
Totaux	703 24	826 72	777 49	722 91	748 07	225 22	95	44 53	341 01	758 32	838 40	988 21	7,022 07

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Queen" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	390 00	407 74	415 00	415 00	401 17	33 00	428 36	462 77	1,003 73	849 54	463 10	415 00	5,684 41
Houille	189 50	233 04	210 60	170 07	188 36						148 53	198 80	1,338 90
Bois													
Comestibles	104 88	113 10	114 67	114 45	110 69						56 74	111 55	726 08
Approvisionnements	6 72	3 20	30 10	60 34								6 98	107 34
Équipement											114 32	157 15	271 47
Réparations	16 42	21 70	24 03	34 17	15 71	154 74	75 97	335 36	291 05	210 89	85 52	92 36	1,357 92
Pilotage													
Remorquage													
Dépenses imprévues			4 93								51 47		56 40
Totaux	707 52	778 78	799 33	794 03	715 93	187 74	504 33	798 13	1,294 78	1,060 43	919 68	981 84	9,542 52
Frais d'exploitation	691 10	757 08	775 30	759 86	700 22	33 00				60 00	546 70	889 48	5,212 74
Réparat. ordinaires	16 42	21 70	24 03	34 17	15 71						46 30	92 36	250 69
do extraordin.						154 74	504 33	798 13	1,294 78	1,000 43	326 68		4,089 09
Totaux	707 52	778 78	799 33	794 03	715 93	187 74	504 33	798 13	1,294 78	1,060 43	919 68	981 84	9,542 52

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur " Saint-Louis " pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	427 50	350 00	375 00	392 50	370 21	....	....	....	320 16	45 00	65 00	299 00	2,644 37
Houille	192 81	36 90	131 17	96 30	119 52	....	....	....	....	....	....	84 96	661 66
Bois	18 81	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	18 81
Comestibles	92 53	92 35	94 35	92 53	85 92	....	....	....	....	....	....	41 56	499 24
Approvisionnements	6 34	22 25	50 00	....	49 04	....	....	....	....	....	....	....	127 63
Equipement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	21 59	21 59
Réparations	....	....	374 47	30 45	....	....	....	491 57	55 60	....	....	3 83	955 92
Pilotage	....	....	....	25 00	....	....	....	....	....	....	....	....	25 00
Remorquage	....	50 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	50 00
Dépenses imprévues	13 25	5 78	3 66	2 70	....	....	....	....	....	....	....	....	25 39
Totaux	751 24	557 28	1,028 65	639 48	624 69	....	....	491 57	375 76	45 00	65 00	450 94	5,029 61
Frais d'exploitation	751 24	557 28	654 18	609 03	624 69	....	....	....	45 00	45 00	65 00	447 11	3,798 53
Réparat. ordinaires	....	....	....	30 45	....	....	....	250 00	55 60	....	....	3 83	339 88
do extraordin.	....	....	374 47	....	....	....	....	241 57	275 16	....	....	....	891 20
Totaux	751 24	557 28	1,028 65	639 48	624 69	....	....	491 57	375 76	45 00	65 00	450 94	5,029 61

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "No. 9" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	677 22	1,169 90	907 64	926 25	390 50	44 50	38 75	35 00	328 91	45 40	291 86	631 17	5,487 10
Houille		18 79		1,014 16									1,032 95
Bois													
Comestibles	170 94	175 00	175 00	175 00	87 50							80 00	863 44
Approvisionnements	39 87	25 97			42 35						21 10		129 29
Equipement	40 00	181 86									7 05		228 91
Réparations		1,393 96	714 86	116 12	6 05	193 80		107 95	2 25		10 40	255 05	2,800 44
Pilotage													
Remorquage													
Dépenses imprévues	12 21	124 77		12 78	32 00					89 90	22 90	8 00	302 56
Totaux	940 24	3,090 25	1,797 50	2,244 31	558 40	238 30	38 75	142 95	331 16	135 30	353 31	974 22	10,844 69
Frais d'exploitation	940 24	1,161 08	765 33	1,804 37	552 35	44 50	38 75	35 00	38 75	135 30	51 05	719 17	6,285 89
Réparat. ordinaires		32 25	227 56		6 05			5 46	2 25		302 26	255 05	830 88
do extraordin.		1,896 92	804 61	439 94		193 80		102 49	290 16				3,727 92
Totaux	940 24	3,090 25	1,797 50	2,244 31	558 40	238 30	38 75	142 95	331 16	135 30	353 31	974 22	10,844 69

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur " Nithsdale " pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	258 39	320 86	322 00	1,202 51	968 37								3,072 13
Houille	125 00	175 00	36 00	100 00	71 20								507 20
Bois					2 25								2 25
Comestibles	77 58	90 00	90 00	90 00	55 30								402 88
Approvisionnements			14 30		38 07								52 37
Equipement			16 00										16 00
Réparations					31 09								31 09
Pilotage													
Remorquage		22 75											22 75
Dépenses imprévues	6 45			10 05	3 96	3,626 95							3,647 41
Totaux	467 42	608 61	478 30	1,402 56	1,170 24	3,626 95							7,754 08
Frais d'exploitation	467 42	608 61	478 30	1,402 56	1,170 24	3,626 95							7,754 08
Réparat ordinaires													
do extraordin													
Totaux	467 42	608 61	478 30	1,402 56	1,170 24	3,626 95							7,754 08

" SAINT-PIERRE."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total
Dépenses imprévues				961 50	2,193 00								3,154 50
Totaux				961 50	2,193 00								3,154 50
Frais d'exploitation				961 50	2,193 00								3,154 50
Totaux				961 50	2,193 00								3,154 50

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "No. 11" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Items.	Juillet	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	177 26	579 18	756 44
Comestibles	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	47 33	196 17	243 50
Réparations	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,220 82	....	1,220 82
Remorquage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	200 00	200 00
Dépenses imprévues	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11 38	11 38
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,445 41	986 73	2,432 14
Frais d'exploitation	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	224 59	986 73	1,211 32
Réparat. extraordin.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,220 82	....	1,220 82
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,445 41	986 73	2,432 14

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le ministère possède le matériel de dragage suivant:

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à vapeur, à godets *St. Lawrence.*
do do *Canada.*
Le dragueur à cueiller *New Dominion* et 4 chalans.
do do *Prince Edward*, 3 chalans et un chalan à eau.
do do *George McKenzie*, 3 chalans et un chalan à eau.
Un chalan à pierre avec chaudière, mécanisme, grue et grappins.

Dans les provinces de Québec et d'Ontario.

Le dragueur à cueiller *Queen*, 2 chalans et le remorqueur *Ottawa.*
do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *St. Paul.*
do do *Saint-Lonis*, 2 chalans, un chalan à houille et le remorqueur *Sensation.*
Le dragueur élévateur n° 9, 3 chalans et le remorqueur *Delisle.*
Le dragueur à cueiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau.*
do do *Ontario*, 3 chalans et le remorqueur *Sir John.*
Bateaux-chèvres, n° 1 et n° 2.

Au Manitoba.

Le dragueur à cueiller *Winnipeg*, 2 chalans, le remorqueur *Sir Hector* et un bateau à houille.
Le dragueur *Priestman*, le remorqueur *Victoria* et 2 chalans.

A la Colombie-Britannique.

Le dragueur-élévateur *Pacific*, chalans et le remorqueur *Princess.*
Le bateau-excavateur *Samson.*
Le dragueur à cueiller *Mud Lark* et 3 chalans.

Chenal des navires, fleuve Saint-Laurent.

Quatre dragueurs élévateurs, les remorqueurs *John Pratt*, *St. James*, *St. Francis*, *C. J. Brydges*, *M. F. Parsons*, *Cartier*; 2 dérocheuses, 2 bateaux à houille, 12 chalans à déchargeoirs d'une capacité de 80 verges, 2 chalans d'une capacité de 150 verges, un chalan pour les sondages, 2 chalans à houille et 2 chalans-grues.

MATÉRIEL NEUF DE DRAGAGE.

Le dragueur élévateur *Laval* en voie de construction.

Le *Laval*, qui était en voie de construction à l'expiration de l'exercice, est un dragueur élévateur à vapeur, construit à points carrés; sa longueur sera de 152 pieds 6 pouces d'un bord à l'autre, sa largeur 31 pieds et sa profondeur 11 pieds 11 pouces.

Les chaudières sont 2 cylindres droits, longs de 18 pieds 5 pouces par un diamètre de 6 pieds 4 pouces, construits en acier Dalzell d'un demi-pouce de 60,000 lbs. de résistance de tension.

Les machines sont 2 machines verticales accouplées à connection directe et à détente séparée, dont les cylindres à haute pression ont 15 pieds et les cylindres à basse pression 26 pouces sur 24.

DRAGUEURS, RÉPARATIONS.

Dans le cours de l'exercice 1893-94 le matériel de dragage a subi des réparations, les dépenses se répartissant comme suit :—

"St. Lawrence"		$ 1,984 91
"Canada"		1,936 26
"New Dominion"		1,323 20
"Prince Edward"		932 60
"Geo. McKenzie"		4,883 99
"Challenge"		536 68
"Ontario"		287 07
"Nipissing"		210 51
"Queen"		4,089 09
"St. Louis"		891 20
"No. 9"		3,727 92
"No. 11"		1,220 82
"Winnipeg"		1,098 49
"Pacific"		2,023 46
"Mud Lark"		334 00
"Samson"		1,543 91
"No. 8"	chenal des navires	2,208 81
"No. 11"	do	4,283 89
"No. 12"	do	2,710 82
"No. 13"	do	281 99
"John Pratt"	do	1,292 73
"St. James"	do	866 68
"St. Francis	do	422 47
"M. F. Parsons"	do	1,177 56
"C. J. Brydges"	do	236 92
Dérocheuses, chalands, etc., chenal des navires		6,020 57

III. BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et entretient trois bassins de radoub en Canada, savoir : le bassin de radoub Lorne, à Lévis, dans la province de Québec; le bassin de radoub de Kingston, dans la province d'Ontario, et le bassin de radoub d'Esquimalt, près de la cité de Victoria, dans la province de la Colombie-Britannique.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le bassin de radoub de Lévis est situé à Saint-Joseph de Lévis sur la rive sud du Saint-Laurent, à deux milles à l'est de Québec. Le plan général du bassin a une configuration rectangulaire; sa longueur est de 445 pieds et sa largeur de 100 pieds avec une extrémité cintrée de 31 pieds de rayon et une retraite carrée de 19 pieds de chaque côté, lesquelles forment le couronnement et la largeur des poutrelles et des escaliers posés deux à deux, l'un à côté de l'autre, à chaque extrémité. La largeur du radier intérieur entre le corps principal du bassin et la cuve du porte-bateau est de 8 pieds, ce qui porte à 484 pieds la longueur du bassin en dedans de la paroi de croissement du porte-bateau.

Le mur à aile du côté est de l'entrée s'étend à 150 pieds du porte-bateau dans le fleuve, tandis que celui du côté ouest s'étend à 270 pieds.

La profondeur de l'eau sur la sablière est de 26½ à l'eau haute des grandes marées, et de 20½ pieds à l'eau haute des marées ordinaires ; la largeur de l'entrée est de 62 pieds. Le bassin est fermé par un porte-bateau se mouvant sur des rouleaux, mu par deux machines auxiliaires à haute pression de la force de 34 chevaux. Ces machines mettent aussi en mouvement une petite pompe d'une capacité de 900 gallons par minute dont on se sert pour vider le puisard.

Les pompes principales, au nombre de deux, sont des pompes élévatoires ordinaires, d'un diamètre de 4 pieds et ayant une course de piston de 5 pieds; elles évacuent 14,000 gallons d'eau par minute. Elles sont mues par deux machines à jet de condensation, ayant des cylindres de 27½ pouces et une course de piston de 3 pieds, et dont la puissance est 400 forces de chevaux. La vapeur est fournie par trois chaudières tubulaires dont la longueur est de 14 pieds 10 pouces et le diamètre de 6 pieds.

Le bassin proprement dit est construit en pierre calcaire extraite des carrières de Terrebonne, les assises étant exceptionnellement considérables et la pierre de la meilleure qualité, posée avec du ciment de Portland. Le bassin est éclairé par douze lumières à arc dont le courant électrique est fourni par un dinamo de Thomson et Houston, de manière que les vaisseaux peuvent entrer dans le bassin la nuit et les travaux se poursuivre sans interruption.

Dans le cours de l'exercice, le bassin a été tenu en excellent état d'exploitation, et on a donné les soins ordinaires aux pompes et au porte-bateau; les seuls renouvellements ont été ceux de l'indicateur du vide et du manomètre dans la chambre de la machine.

Pendant les mois d'août et de septembre 1893, le toit de la bâtisse renfermant bureau et hangar, ainsi que les boiseries extérieures des deux bâtisses ont été peinturés.

En juin 1894 une fondation en pierre pour le hangar à houille voisin de la chambre de la chaudière a été construite et la charpente exhaussés, mais le hangar n'était pas terminé à la fin de l'exercice.

Ci-suit une liste des navires qui ont occupé le bassin dans le cours de l'exercice.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

État des recettes perçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Date.	Classe des navires.	Noms des navires.	Tonnage.	Temps passé au bassin. du	au	Somme.	Observations.
1893.						$ cts.	
15 juill.	SS......	Hibernian....................	......	13 juin	....	200 00	Péage d'ent.
5 août	SS......	do	......	....	1er août	1,974 10	Bal. d. de bas.
18 do	SS......	do	......	10 août	....	200 00	Péage d'ent.
8 sept.	SS......	do	.....	12 do	7 sept.	3,058 44	Bal. d. de bas.
do	Str.....	Alcides......................	......	6 sept.	....	200 00	Péage d'ent.
30 oct.	Str.....	do	......	8 do	28 oct.	6,149 40	Bal. d. de bas.
1894.							
23 juin	....	Chatterton....................	......	....	....	200 00	Péage d'ent.
23 do	....	Dragueur de l'Etat n° 12.....	......	....	....	400 00	Hiver 93-94
23 do	....	do do "Laval"..	......	21 avril	5 mai	405 00	
8 juillet	....	do do n° 11.....	120	27 mai	1er juin	324 00	
8 do	SS......	Amarynthia..................	3,961	30 juin	....	200 00	Péage d'ent.
		Total......................	......	....	....	$13,310 94	

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Ce bassin est situé au centre du port, au pied de la rue Union. Il est construit en pierre posée avec du ciment, sa cour est spacieuse, et il peut recevoir n'importe quel vaisseau qui passe par le canal Welland.

Voici une description du bassin proprement dit, du porte-bateau, des chaudières, des machines, etc.

Le bassin a une longueur de 280 pieds à partir de la paroi intérieure du radier au pied de l'escalier. Le radier a une largeur de 10 pieds, c'est pourquoi il y a une distance de 290 pieds de la façade intérieure du porte-bateau au pied de l'escalier. Cette longueur peut s'augmenter de 17 pieds en mettant le porte-bateau sur la ligne

du tablier. La largeur du bassin au fond est de 47 pieds et au sommet de 79 pieds. La profondeur est de 20 pieds 6 pouces. Le canal du gouvernail commence à 10 pieds de la paroi intérieure du radier, a une largeur de 3 pieds, une profondeur de 12 pieds et une longueur de 24 pieds. Les billots s'étendent sur toute la longueur du bassin à 5 pieds d'intervalle. Il y a 32 tins placés à 10 pieds d'intervalle. La profondeur de l'eau sur la sablière est de 16 pieds à l'eau basse et de 18 pieds à l'eau haute.

Le porte-bateau a une longueur de 59 pieds d'un côté et de 58 de l'autre, sa largeur est de 13 pieds sur une profondeur de 22 pieds. Il est mu par un engrenage de la vis sans fin qui est raccordé aux machines auxiliaires dont il va être ci-après question.

Les grosses chaudières, au nombre de quatre, sont toutes raccordées et munies de soupapes régulatrices de manière qu'on peut utiliser une ou plusieurs chaudières en même temps. La longueur de l'enveloppe est de 14 pieds, le diamètre de 5 pieds 6 pouces, l'épaisseur des tôles de $\frac{5}{8}$ de pouce, plus 84 carnaux de $3\frac{1}{2}$ pouces de toute la longueur de l'envelope. La pression de la vapeur est de 100 lbs au pouce carré.

La petite chaudière auxiliaire est de la catégorie des chaudières à bouilleurs. L'enveloppe a une longueur de 9 pieds sur une largeur de 4, ses tôles à bascules ont $\frac{3}{8}$ de pouce d'épaisseur; elle a 250 tuyaux bouilleurs de $\frac{1}{4}$ par 18 pouces avec des tubes à circulation. Cette chaudière économise de 50 à 75 pouces carrés du combustible que nécessite une des grosses chaudières pour faire la même somme de travail.

Les machines principales, au nombre de deux, sont de la catégorie des machines verticales à haute pression. Les deux cylindres sont de 18 x 18 pouces chacun. Ces machines mettent les deux pompes principales en mouvement. Les pompes principales sont de la catégorie de pompes centrifuges, ayant chacune un diamètre de sortie de 20 pouces et pouvant collectivement évacuer 30,000 gallons d'eau par minute avec un jet de 33 pieds.

Les machines auxiliaires sont de la catégorie des machines verticales à haute pression. Les deux cylindres mesurent chacun 12 x 12 pouces. Ces machines mettent en mouvement la pompe auxiliaire et le porte-bateau.

La pompe à incendie a été fabriquée par Knobs et Cie de Boston. Le cylindre à vapeur mesure 15 x 21 pouces et le cylindre à eau 10 x 21 pouces. On peut aussi utiliser cette pompe pour remplacer la pompe auxiliaire centrifuge, dans le cas où celle-ci se dérangerait.

La petite pompe à vapeur a deux cylindres à vapeur de 6 x 8 pouces chacun. Le cylindre à eau est de 4 x 7 pouces. Cette pompe sert à fournir l'eau aux chaudières ainsi que l'eau pour arroser, et peut fournir 3,000 gallons par minute avec un jet de 32 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1892-93, plusieurs améliorations importantes ont été faites au bassin.

On a acheté une chaudière verticale de 4 pieds de diamètre sur 9 pides de hauteur.

On prétend que cette chaudière remboursera elle-même, en une année, ce qu'elle aura coûté, car elle va économiser 40 pour 100 de la houille qu'on brûlait pour maintenir le bassin libre de l'eau provenant des veines quand il est à sec.

On a déplacé la pompe à incendie de l'étage supérieur à l'étage inférieur du dépôt des machines. On a construit un hangar pour la houille, de 30 x 40 pieds, sur le quai sud du dépôt des machines, ainsi qu'une clôture en bois de la meilleure catégorie autour de toute la propriété de l'Etat, sur une longueur de 868 pieds, avec barrière sur les rues Gore et Union.

Le bassin a été tenu en bon état pendant l'exercice 1893-94, et 44 navires de toutes classes, représentant un tonnage collectif de .9,949.34 tonnes y sont entrés. Les recettes de ce chef se sont élevées à $7,453.01.

Ci-suit un relevé des navires qui sont entrés au bassin pendant l'exercice.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

ÉTAT des recettes perçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Date.	Classe des navires.	Noms des navires.	Tonnage.	Temps passé au bassin. du	Temps passé au bassin. au	Somme. $	Somme. c.	Observations.
1893.						$	c.	
31 juill..	Rem'rqr	" Thomson "	....	29 juill....	....	48	10	
2 août.	Steamer	" James Swift "...........	....	1er août..	....	53	18	
8 do .	Barge ..	" Albina "................	....	7 do ...	....	36	18	
9 do .	do ..	" Harvest "...............	....	8 do ...	....	52	40	
12 do .	Steamer	" Armenia "...............	....	do ...	10 août...	125	07	
16 do .	do ..	" Walter Frost "...........	....	11 do ...	12 do ..	306	07	
25 do .	do ..	" Bannockburn "...........	....	22 do ...	do ..	100	00	A compte de péage d'entrée.
8 sept..	....	" Bannockburn "...........	....	....	....	1,601	95	Droit de bassin.
9 do .	Steamer	" North King "............	....	5 sept....	9 sept....	320	62	
14 do .	Rem'rqr	" Glide ".................	....	11 do ...	12 do ..	20	62	
14 do .	do	" Bronson "...............	....	12 do ...	12 do ..	20	62	
14 do .	Barge ..	" McCarthy "...............	....	12 do ...	13 do ..	50	80	
20 do .	do ..	" Duluth "................	....	18 do ...	19 do ..	67	40	
22 do .	do ..	" Dorchester "............	....	20 do ...	21 do ..	75	40	
26 do .	do ..	" Star "...................	....	23 do ...	....	64	20	
29 do .	....	" Regina "................	....	25 do ...	27 sept....	118	96	
29 do .	Barge ..	" Nebraska "...............	....	27 do ...	....	77	40	
2 oct ..	Rem'rqr	" Walker "................	....	28 do ...	29 sept....	27	72	
10 do ..	Barge ..	" Lancaster ".............	....	9 oct.....	....	43	80	
14 do ..	Trs.-mts	" Minnedosa ".............	....	12 do ...	13 oct.....	154	10	
16 do ..	Steamer	" Colonial "...............	....	13 do ...	15 do ..	377	06	
16 do ..	Rem'rqr	" Thompson "...............	....	16 do ...	18 do ..	62	10	
21 do ..	Steamer	" Margaret "...............	....	18 do ...	20 do ..	297	09	
30 do ..	do ..	" Hecla ".................	....	20 do ...	....	100	09	A compte de péage d'entrée.
7 nov..	do ..	" Hecla ".................	....	7 do ...	7 nov....	1,434	04	Droit de bassin.
9 do ..	do ..	" Hecla ".................	....	....	....	10	80	Péage supplémentaire.
27 do ..	Barge ..	" Jennie "................	....	24 nov....	26 nov....	124	60	
27 do ..	do ..	" Corncrib "...............	....	26 do ...	29 do ...	110	64	
1er déc..	Trs.-mts	" Minnedosa ".............	....	1er déc...	....	154	10	
1894.								
4 avril.	Rem'rqr	" Bronson, Walker & Hall "	....	26 mars...	1er avril..	80	80	
14 do .	Barge ..	" McCarthy & Glengarry "	....	2 avril...	13 do ...	150	80	
16 do .	Steamer	" B. W. Folger "...........	116¼	17 do ...	....	23	35	
27 do .	Rem'rqr	" Glide ".................	36	} 26 do ...	....	54	30	
27 do .	do	" Thompson "...............	185·5					
28 do .	Barge ..	" Montreal "...............	337	27 do ...	....	67	40	
9 mai..	do ..	" Duluth "................	337	8 mai....	....	172	40	
17 do .	Goélette	" Plymouth "...............	730·68	7 do ...	....	123	97	
17 do .	Rem'rqr	" Glide ".................	36	14 do ...	16 mai....	50	97	
16 do .	Steamer	" Spartan "...............	1168·92	21 do ...	25 do ...	510	97	
1er juin.	do ..	" Galatin "................	610	1er juin..	....	111	81	
9 do .	Goélette	" Jessie Hall ".............	29	8 do ...	....	20	81	
29 do .	Rem'rqr	" Ottawa "................	46	6 do ...	....	22	40	
27 do .	Barge ..	" Kilden "................	522	27 do ...	....	102	28	
		Total.................				$7,453	01	

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le gouvernement fédéral a pris possession de ce bassin, qui avait été commencé par le gouvernement de la Colombie-Britannique, et l'a terminé et ouvert au mois de juillet 1887, époque où la frégate anglaise *Cormorant* fut mise en cale sèche. Le bassin en question est situé dans une petite anse du port d'Esquimalt, et voici sa description, avec celle des machines, des pompes et des chaudières :

	Pieds.	Pouces.
Longueur du bassin sur les tins	430	
Largeur du radier intérieur	20	
" du bateau-porte	15	10
Longueur totale du bassin	480	10
Largeur du bassin au couronnement	90	
" " à l'entrée	65	
" " au fond	41	1
Rayon du radier	16	6
Profondeur de l'eau sur le radier à mer basse	24	6
" " " à mer haute ordinaire	26	6
" du bassin au-dessus du radier	33	6
Hauteur du radier au-dessus du plancher du bassin	3	
" des tins	2	10
Longueur "	4	
" du porte-bateau (entre parois intérieures)	67	
" " (parois extérieures réversibles)	71	
Largeur du porte-bateau au-dessus des croisements de tech	15	8

2 machines à condensation, cylindres, de 27 pouces de diamètre, 36 pouces de courses.

2 pompes élévatoires, cylindres 48 pouces de diamètre, 60 pouces de courses.

3 chaudières cylindriques à foyer intérieur, 6½ pieds de diamètre et 14 de longueur.

1 machine auxiliaire à haute pression, cylindres, 16 pouces de diamètre, 20 pouces de course.

1 pompe centrifuge, aspiration 14 pouces; débit, 12 pouces.

1 chaudière tubulaire à retour, diamètre, 5 pieds 3 pouces; longueur, 14½ pieds.

1 machine à haler le bateau-porte, cylindre, 12 pouces de diamètre; course, 14 pouces.

1 pompe d'assainissement centrifuge, aspiration, 6 pouces; débit, 5 pouces.

1 dynamo Edison n° 4, 1,600 C. P. 16 lampes autour du bassin.

1 machine pour le dynamo, 8 pouces de diamètre sur 12 de course.

1 pièce d'arrêt mobile en fer pour la chambre du bateau-porte.

20 pieux en fer autour du bassin.

1 treuil en bois d'une puissance de 10 tonnes.

8 cabestans à bras.

6 bouches d'eau.

2 dévidoirs et 200 pieds de boyaux en toile à incendie.

1 scaphandre, avec appareil, au complet.

1 tour.

1 machine à forer.

1 série complète de filières.

1 appareil à vapeur pour le pliage des planches.

2 bouées tournantes en fer.

2 pattes d'oie pour indiquer le chenal à l'entrée du bassin.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, 7 navires d'un tonnage total de 10,818 tonneaux ont occupé le bassin. Les recettes se sont élevées à $10,786.70, et les dépenses courantes à $9,979.59.

La diminution des dépenses de l'exercice est due, dans une certaine mesure, à ce que le nombre des navires qui ont été mis dans le bassin a été moins considérable que d'habitude; mais elle est attribuable surtout aux réparations qui ont été faites et qui permettent de pomper l'eau à de plus longs intervalles, à l'économie que l'on a effectuée en se servant de grelats lavés au lieu de pérats, enfin à la stricte surveillance exercée par le directeur du bassin.

Les machines et les chaudières ont été réparées, le bateau-porte a été râclé et peinturé, l'appareil à manœuvrer le pont qui se trouve au-dessus du bateau-porte a été peinturé, les fils de l'appareil d'éclairage à l'électricité ont été rajustés, la pompe à vapeur, le pulsomètre et les pompes à bras ont été examinés, nettoyés et peinturés, et diverses autres réparations et améliorations ont été effectuées. Le bassin est maintenant en bon état.

Voici un relevé des navires qui sont entrés dans le bassin pendant le cours de l'exercice :—

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

État des recettes perçues dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Date.	Classe du navire.	Nom du navires.	Tonnage.	Temps que le navire est resté dans le bassin. du	au	Somme.	Observations.
1893.						$ c.	
31 août	Steamer	"Costa Rica"	......	22 août..	24 août..	837 40	
12 sept.	do	"Grandholm"	......	8 sept...	9 sept...	836 40	
31 oct.	do	do	......	....	9 do ..	3 40	Eau fournie pour nettoyage.
31 do	do	"Princess Louise"	......	9 oct...	22 oct...	1,544 20	
1894.							
3 janv.	T.-mâts.	"Harold"	1,376	16 nov...	23 déc...	4,555 40	
3 do	do	"B. C. Stevedoring Co."	......	17 do...	25 nov...	3 40	Eau.
5 mars	SS......	"Minerva"	3,345	5 fév...	13 fév...	1,927 70	
24 avril	Steamer	"Monserrat"	1,249	23 avril..	24 avril..	500 70	
20 do	do	"Quadra"	573	19 mars..	20 mars..	580 70	
						10,786 70	

IV.—GLISSOIRS ET ESTACADES.

Relativement aux divers réseaux de glissoirs et d'estacades que possède et qu'exploite le gouvernement fédéral sur l'Ottawa, le Saint-Maurice, le Saguenay et dans les régions de la Trent et de Newcastle, on trouvera, dans les rapports qui suivent, des renseignements sur les travaux exécutés et les recettes perçues dans le cours de l'exercice 1893-94. Ces rapports sont ceux de :—

M. G. P. Brophy, ingénieur-surintendant des travaux de l'Ottawa; M. Thos. Berlinguet, ingénieur ayant le contrôle des travaux du Saint-Maurice; M. Thomas Breen, ingénieur ayant la direction des travaux du Saguenay; M. R. B. Rogers, ingénieur surintendant des travaux de la régions des Trent et de Newcastle; M. E. T. Smith, percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

Travaux Publics.

RAPPORT DE MR G. P. BROPHY SUR LES TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

OTTAWA, 31 août 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les travaux dont j'ai la charge sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

L'eau s'étant maintenue très haute pendant l'été et l'automne de 1893, la descente des billots s'est faite dans des conditions favorables sur les cours d'eau principaux, et la plupart des diverses espèces de bois ont atteint leur destination avant la clôture de la saison.

Lorsque l'eau fut suffisamment basse, les fondations des ouvrages de la rivière furent examinées, et l'on commença les travaux de réparation et de reconstruction qui furent jugés nécessaires à cause de l'usure des matériaux et par suite des avaries causées par les glaces et la crue des eaux. Ces travaux, qui furent terminés après la clôture de la navigation, peuvent être résumés comme suit :—

RÉPARATIONS AUX STATIONS SITUÉES SUR LA RIVIÈRE OTTAWA, (COURS D'EAU PRINCIPAL).

A la station de Carillon, le planchéiage des piles latérales et du tablier du glissoir a été réparé ; les attaches des estacades ont été remplacées, on a donné aux chaînes d'assemblage la tension voulue, et diverses pièces d'arrêt ont été renouvelées.

A la station d'Ottawa (ou station sud de la Chaudière), les piles qui se trouvent à la sortie du 4me glissoir ont été réparées et le planchéiage de ce glissoir a été renouvelé en partie ; une quantité additionnelle de remplage a été déposée ; les angles de l'écluse de fuite ont été doublés et les deux côtés du glissoir ont été planchéiés avec de l'orme. On a renforcé les piles latérales entre les 3me et 4me glissoirs en remplaçant certaines pièces de bois qui étaient détériorées et au moyen de remplage. Les estacades de direction entre les 1er et 2me glissoirs ont été reconstruites là où elles avaient été avariées par les glaces le printemps dernier ; de nouvelles pièces de bois ont été posées et le tablier a été renouvelé en partie. A l'entrée du 1er glissoir, les pièces de couronnement de deux des piles d'appui des estacades ont été remplacées et du remplage a été déposé ; on a fait l'acquisition de 4 pièces d'arrêt pour l'empellement d'amont. De menues réparations ont aussi été faites aux toits, aux hangars et aux clôtures du magasin général de cette station.

A la station de Hull (ou station nord de la Chaudière), le planchéiage sur les côtés et à la partie inférieure de la porte à coulisse de l'écluse qui se trouve à la sortie du glissoir d'en bas a été renouvelé, les empellements ont été renforcés et attachés, et on a fait l'acquisition de 3 nouvelles pièces d'arrêt. A l'entrée du glissoir, l'empellement a été réparé et planchéié à neuf, 2 nouvelles pièces d'arrêt ont été posées, et les estacades de direction ont été mises en bon état.

Sur la chaussée entre Ottawa et Hull, près des manufactures de Hull, on a posé un lit de granit cassé. Le pavage de l'abord de la chaussée, à l'extrémité sud du pont Union, a été terminé. A l'extrémité nord de ce pont, sur une distance de 225 pieds un pavé en porphyre de Belgique a été posé à l'abord et des conduites ont été établies pour faire écouler l'eau de surface. On a reculée les trottoirs de cette chaussée pour donner plus d'espace aux visiteurs et on les a pourvus de supports en fer. Des balustrades en fer ont été posées pour protéger les piétons. Le trottoir et la baluss trade du côté est, entre la traverse du tramway des moulins et le pont sur le glissoir de Hull, ont été renouvelé, et l'on a acheté des blocs de granit pour prolonger le pavé vers le nord.

PONTS À OTTAWA ET À HULL.

On a renforcé le *pont de Hull*, qui se trouve au-dessus du glissoir, en plaçant de nouvelles longuerines sous la chaussée, en posant des poteaux ainsi que des entretoises sous les anciennes longuerines et les corbeaux et en réparant le tablier. Malgré ces réparations, qui peuvent être considérées comme temporaires, il faudrait absolument refaire ce pont à neuf—les principales pièces de bois, après plusieurs années d'usage, se trouvant en très mauvais état.

On a renforcé *le pont Union*, situé immédiatement en aval des grandes chutes de la Chaudière, en posant des tiges de suspension en fer dans la superstructure et des longuerines sous le tablier. Une couche de peinture anti-corrosive a été donnée à la ferrure en général.

La chaussée du *pont qui traverse le chenal hydraulique et le glissoir de la Chaudière* a été réparée, et une babustrade en fer a été posée le long des trottoirs de ce pont. Les traverses en fer ainsi que les tiges d'appui ont reçu une couche de peinture, et on leur a donné la tension voulue.

Le planchéiage des chaussées du *pont Dufferin et du pont des Sapeurs*, qui traversent le canal Rideau, à Ottawa, a subi de menues réparations, et le tablier du *pont de la rue Maria*, qui traverse le même canal, a besoin d'être renouvelé. On a aussi déposé une quantité de cailloutis aux abords de ces ponts.

En sus des réparations dont je viens de parler, la neige et la glace ont été enlevées sur les ponts entre Ottawa et Hull, et les chaussées de ces ponts ont été nettoyées sous la direction du ministère des travaux publics. La voie de communication, entre le glissoir de Hull et le pont Union, est trop étroite pour le trafic qui s'y fait; il faudra l'élargir avant longtemps. Le pavé en granit que l'on a posé à l'extrémité sud devrait être prolongé jusqu'à Hull, car rien de moins durable ne pourra résister au traffic qui est très lourd.

Station des Chats.—En cet endroit, les piles de l'empellement du glissoir ont été revêtues de planches de chêne, et le fond du glissoir a été partiellement couvert en orme. Les pièces de bois et les boulons du tablier ont été renouvelés en partie, et les deux côtés du canal conduisant au glissoir ont été doublés avec des pièces de bois aux courbes. Le revêtement des angles des piles d'arrêt de l'empellement a été refait à neuf, et les chaînes de hissage ainsi que celles de l'estacade ont été réparées.

Station des Chenaux.—Les piles d'amarrage de l'estacade ainsi que les radeaux qui se trouvent aux ouvertures ont été réparés et renforcés; les chaînes d'amarrage et celles de l'estacade ont été rajustées.

Station de Portage-du-Fort.—Les pièces de bois de l'estacade principale de direction ont été remplacées là où elles étaient détériorées ou brisées. Une pile d'appui a été construite sur le rivage pour tenir l'estacade en place. Les pièces de bois supérieures de la pile latérale, du côté nord, près du pied du glissoir, ont été renouvelées, et le remplage en pierre a été nivelé. Le barrage du côté sud de l'entrée du glissoir a été réparé et calfaté pour empêcher l'eau de s'écouler.

Station de Calumet.—Il a fallu refaire à neuf le tablier des estacades qui se trouvent à la tête du canal. Les estacades ont été pourvues de solives d'enchevêtrement, et de nouvelles pièces de bois ainsi qu'un nouveau tablier ont été posés aux estacades de direction à l'entrée du glissoir.

Station des Joachims.—Les estacades situées à la tête du glissoir ont été renforcées avec des pièces de bois. Une nouvelle pile a été construite pour supporter le barrage, principal. Des madriers de 4 pouces ont été posés au côté inférieur du barrage, et les renfoncements de la pile d'arrêt ont été doublés avec des madriers. D'autres menues réparations ont été faites aux ouvrages des stations *de la Montagne et du Rocher Capitaine.*

RÉPARATIONS SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

Rivière Gatineau.—Il a fallu couper beaucoup de glace à cette station, dans le cours du printemps, pour permettre aux hommes de préparer les estacades pour les opérations de la saison.

L'ancienne estacade de direction, en amont du pont de chemin de fer, outre qu'elle était trop courte, se trouvait submergée. Comme elle ne pouvait plus servir, on la remplaça par une autre. La nouvelle estacade mesure 184 pieds de longueur, comprend 3 doubles à l'extrémité supérieure et 6 à l'extrémité inférieure; elle est ferme d'un bout à l'autre et solidement assujettie avec des boulons à vis, des écrous et des rondelles. Quelques-uns des caissons des piles ont eu besoin de réparations, ainsi que les radeaux et les plates-formes aux ouvertures de distribution. Les clô-

tures autour de la propriété du gouvernement, près de la réserve du canal, ont été renforcées, et des débris de toutes sortes ont été enlevés des chenaux des billots.

Rivière Madawaska.—Sur cette rivière, comme je l'ai déjà fait remarquer, les ouvrages ont été considérablement avariés par les glaces et la crue des eaux, au printemps de 1893, et plus tard par l'incendie qui a causé des dommages à quelques-unes des stations d'amont. Les réparations ont été en conséquence plus considérables que d'habitude et ont consisté dans la construction d'une pile de direction au pied du *glissoir d'Arnprior*, du côté ouest. *A l'île de Balmer*, le barrage massif, sur une distance de 140 pieds, a été réparé d'un bout à l'autre—les pièces de bois principales ayant été déplacées et le remplage en pierre emporté.

Springtown.—On a renforcé l'estacade de cette station en remplaçant diverses pièces de bois qui avaient été endommagées. A la station des *Grandes Chutes*, la pile de l'empellement d'amont, à l'entrée sud du glissoir, était délâbrée ; on l'a reconstruite et remplie de pierre. Le barrage principal a été étanché et restauré. Les côtés de la pile de l'empellement de direction d'aval ont été revêtus de madriers d'érable ; le fond et le planchéiage au fond et sur les côtés du glissoir ont été renouvelés là où c'était nécessaire.

A la *Chute Enragée*, le long barrage qui ferme le chenal nord sur une longueur d'environ 350 pieds, a été exhaussé sur une hauteur moyenne de 3½ pieds, rempli de pierre et planchéié au sommet. Ces travaux ont été exécutés dans des conditions défavorables: on a eu beaucoup de difficulté à enlever la glace et les débris et à transporter le bois.

Rapides de la Chaîne.—Certaines parties du glissoir des *Rapides de la Chaîne* ayant été détruites par un incendie, il a fallu les reconstruire. Il a été aussi nécessaire de revêtir partiellement en bois dûr les côtés ainsi que le fond du glissoir et de la pile de direction située à la sortie, et de pourvoir l'écluse de fuite de nouvelles pièces d'arrêt. Quelques-unes des pièces des piles sur la ligne des supports des estacades de direction ont été renouvelées, et des défenses ont été posées aux piles.

Rivière Coulonge.—D'importants travaux de réparation ont été exécutés sur cette rivière à la suite d'un éboulement de fragments de rocs qui se sont détachés de la falaise presque perpendiculaire qui borde le glissoir à partir de sa tête, près des *Grandes Chutes*, jusqu'à sa sortie, au pied des rapides, distance d'environ 3,000 pieds. Lors de cet éboulement, le glissoir a été avarié et déplacé sur une longueur d'environ 120 pieds. Les fragments de rocs ont été enlevés, la fuite qui s'était produite a été bouchée et un caisson, bien rempli de pierre, a été construit pour protéger l'ouvrage. Le planchéiage du pont et des côtés du glissoir a été remplacé là où il était usé ; une nouvelle balustrade et un nouveau trottoir en planches ont été posés à l'endroit où le glissoir traverse une partie du tourbillon qui se trouve vis-à-vis le pied de la chute principale, et de menues réparations ont été faites aux estacades de direction, près de la tête.

Rivière Noire.—Le planchéiage du glissoir situé à peu de distance de l'embouchure de la rivière a été réparé, les clous barbelés qui faisaient projection ont été enfoncés, et les attaches des estacades ont été rajustées.

TRAVAUX DE RECONSTRUCTION.

Les seuls travaux de reconstruction qui aient été exécutés l'ont été sur la *Rivière Petewawa.* A la *première chute*, les débris de la partie des ouvrages qui avait été démolie par les glaces au printemps de 1893 ont été enlevés, et un nouveau glissoir a été établi sur un emplacement favorable près de celui de l'ancienne construction. Les barrages et les piles qui avaient été avariés par les glaces ont été réparés, et on a fait sauter et enlever des rochers. A la *seconde chute*, le glissoir a été reconstruit à son extrémité d'amont et on l'a étendu sur une distance de 130 pieds pour faciliter l'alimentation. Le barrage de direction a été partiellement refait et renforcé dans sa section mitoyenne, et les estacades ainsi que les piles de direction ont été réparées.

Le glissoir de la *troisième chute* a été pourvu de nouvelles pièces d'arrêt, et le planchéiage a été réparé. Le barrage de retenue a été reconstruit et étanché ; ses fondations ont été remplies de pierre et de gravier, et sa façade d'amont a été

doublée de pièces de bois. Aux *Rapides du Demi-Mille et du Bois Dur*, on a fait sauter et enlever des rochers qui gênaient les chenaux conduisant au glissoir, et l'on a acheté une quantité de bois pour réparer les piles et les barrages latéraux.

Station de la Traverse.—Les piles latérales, à l'entrée du glissoir, ont été reconstruites et remplies de pierre. La charpente des barrages a été nivelée et replanchéiée, et les estacades de direction ont été en partie refaites à neuf. A la *chute de McDonell*, le barrage principal du côté nord du glissoir, mesurant 133 pieds de longueur sur 10 pieds de hauteur, a été en grande partie reconstruit, et la pile de l'empellement près de l'entrée a été renouvelée. Des chaînes de rochers qui entouraient la sortie de l'estacade de retenue et les abords du glissoir ont été enlevées, et une estacade de retenue, dont le besoin se faisait beuucoup sentir, a été établie dans un endroit favorable, à environ 1,400 pieds en amont du glissoir. Au *lac du Cèdre*, diverses parties du long barrage de direction situé à la sortie ont été enlevées, et les pièces des piles et des portes à coulisse des écluses qui étaient endommagées ont été remplacées. Le caisson a été nivelé au moyen de remplage, les façades du barrage et des piles ont été étanchées et l'on a débarrassé le chenal, en aval de la décharge principale, de cailloux qui s'y trouvaient. Une section de l'estacade de direction a aussi été renouvelée, et des améliorations ont été faites au treuil de la pile d'arrêt.

A l'ouverture de la navigation, qui eut lieu plus à bonne heure que d'habitude en 1894, les ouvrages étaient tous prêts pour les opérations de la saison. Au printemps, l'eau atteignit bientôt sa hauteur normale pour cette époque de l'année, et l'on se mit tout de suite à l'œuvre pour faire descendre le bois. Je dois dire ici que les glaces et la crue causèrent peu de dommages aux ouvrages. Cependant, les criques et les cours d'eau d'alimentation ne tardèrent pas à baisser; et sans la pluie qui est tombée juste au moment voulu près des sources et dans la vallée du haut de l'Ottawa, l'on n'aurait pas réussi autant qu'on l'a fait à conduire le bois jusqu'à la rivière principale et aux stations inférieures.

L'état suivant, copié de celui fourni par le percepteur des droits de glissoirs dans votre ministère, fait voir la quantité des diverses espèces de bois qui a passé par les travaux de l'Etat, ainsi que le revenu qu'ont produit les droits pendant l'exercice qui fait l'objet de ce rapport :

Pin blanc, bois carré	45,279
do rouge do	1,673
Bois d'estacades et de construction	61,148
Epinette en grume	7,645
Bois méplat et en grume	9,261
Billets de pin de sciage	3,201,464
Grands cèdres	4,931
Traverses de chemin de fer	210,893
Poteaux de clôture	186,236
Total	3,728,530

—Aussi 5,001 cordes de bois de pulpe. Le revenu provenant de ce qui précède s'est élevé à $63,832.38.

En présentant respectueusement le rapport qui précède,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ingénieur contrôleur des travaux de l'Ottawa.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE—RAPPORT DE MR F. X. THOS. BERLINGUET

TROIS-RIVIÈRES, 4 octobre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les travaux sous mon contrôle sur le Saint-Maurice, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Les crues du printemps de 1893 ont été plus fortes que d'habitude. La rivière a commencé à monter le 9 avril et a atteint son niveau le plus élevé le 15 mai, soit 16 pieds au-dessus de la ligne des eaux basses, et 13 pieds 9 pouces au-dessus du niveau le plus haut observé en 1892.

Après le 15 mai 1893, l'eau commença à baisser rapidement et descendit à son niveau le plus bas le 24 août, soit 2 pieds 8 pouces aux Grandes-Piles.

La rivière monta de 6 pieds 1 pouce en 8 jours, du 24 août au 2 septembre, ce qui facilita la descente des billots; c'est la seule crue d'eau appréciable que nous ayons eue pendant la saison.

Grâce aux changements et aux améliorations qui ont été faits aux diverses stations, les accidents du genre de ceux qui sont arrivés à Sainte-Anne de la Pérade et en d'autres localités voisines ont été évités ici. A Sainte-Anne seulement, plus de 25,000 billots ont été emportés lors de la crue des eaux.

De même que l'année précédente, les marchands de bois ont fait descendre leur bois ensemble en 1893, et il s'en sont très bien trouvés.

La durée des opérations une fois terminée, le glissoir, les piliers et les estacades ont été examinés, et, à l'automne, nous avons commencé les travaux nécessaires de réparations et de construction qu'on peut décrire comme suit:—

Station des Grandes-Piles.—On a construit deux piliers d'amarrage (nos 11 et 12), à la Pointe-à-Madeleine, afin de retenir les billots du côté occidental de la rivière.

Station de Grand'-Mère.—L'estacade principale a subi de menues réparations.

Station de Shawenegan.—Le fond et les côtés du glissoir ont été réparés. De nouvelles pièces d'arrêt ont été posées, le tablier a été bordé de bois dur, et les clous barbelés qui faisaient projection dans le fond et sur les côtés des glissoirs ont été enfoncés.

La partie du doublage de la pile n° 39 qui avait été emportée par la glace a été remplacée, et les piles nos 52, 53, 54, 57, 58, 59, 60, 61 et 62 dans la baie de Shawenegan ont été renouvelées. Cette station a été mise en communication avec la ligne de la compagnie de téléphone des Laurentides.

Station des Trois-Rivières.—Les estacades ont subi de menues réparations, et des poteaux d'amarrage ont été posés là où c'était nécessaire.

L'état suivant, fourni par le percepteur des péages et des glissoirs dans votre ministère, fait voir la quantité des diverses espèces de bois qui a passé par les travaux de l'Etat, ainsi que le revenu qu'ont produit les droits pendant l'exercice qui fait l'objet de ce rapport.

Etat du nombre de morceaux de bois, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat, sur la rivière Saint-Maurice, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1894:

	Morceaux.
Billots de sciage	607,096
Traverses de chemin de fer	1,986
Total	609,082

Aussi 14,658½ cordes de bois de pulpe.

Le revenu provenant de ce qui précède s'est élevé à $14,544.55.

Voici l'état des dépenses faites pour le personnel, l'entretien et les réparations pendant l'exercice expiré le 30 juin 1894:

Dépenses de personnel et d'entretien	$7,313	89
Réparations à la station des Grandes-Piles	261	88
" " de Grand'Mère	243	89
" " de Shawinigan	1,261	13
" " des Trois-Rivières	593	53
Dépenses totales pour 1893-94	$9,674	32

Les recettes, pendant l'exercice 1893-94, ont excédé les dépenses de $4,870.23, chiffre qu'elles n'ont jamais atteint depuis l'établissement des ouvrages du Saint-Maurice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. X. THOS. BERLINGUET,
Ingénieur surintendant intérimaire.

M. Louis Coste,
Ingénieur en chef, ministère des travaux publics,
Ottawa.

Glissoir et estacades du Saguenay—Rapport de Mr T. Breen.

Québec, 17 septembre 1894.

Monsieur,—J'ai l'honneur de faire rapport que pendant l'exercice clos le 30 juin dernier, le glissoir a subi diverses réparations, et a été complètement reconstruit dans sa partie la plus élevée sur une étendue de 300 pieds avec de l'épinette rouge de la meilleure qualité. La somme de $2,000 avait été votée pour la réparation de ce glissoir et de ses dépendances. Au mois de mai dernier, l'eau monta de 22 pieds au-dessus de son niveau normal et le surintendant dut faire exhausser l'empellement pour le protéger contre les avaries et empêcher le glissoir d'être partiellement emporté.

Des réparations ont aussi été faites aux dépendances, surtout au hangar qu'il a fallu recouvrir d'un toit et revêtir de bardeaux.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, 24,650 pièces de bois des dimensions et espèces ci-dessous mentionnées sont passées par le glissoir :—

161 billots de pin blanc.
23,759 billots d'épinette.
365 pièces de bois de 25 pieds de long.
365 " " 30 "

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS BREEN,
Ingénieur.

M. Louis Coste,
Ingénieur en chef, ministère des travaux publics,
Ottawa.

Ouvrages de la région de la Trent et de Newcastle—rapport de Mr R. B. Rogers.

Peterborough, 15 novembre 1894.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel sur les travaux sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Les travaux de cette région existent pour deux objets, savoir: ceux exécutés pour la navigation et ceux exécutés pour faciliter la descente du bois. Les premiers sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et les derniers sous l'administration du ministère des travaux publics. Comme le commerce maritime dans cette partie du pays prend chaque jour de l'importance et comme le ministère des chemins de fer et canaux dépense tous les ans des sommes considérables pour l'amélioration de la navigation, il est nécessaire de donner aux marchands de bois de plus grandes facilités pour qu'ils n'entravent pas les cours d'eau. Il a été difficile de faire comprendre aux marchands de bois qu'ils n'avaient pas le droit de gêner la navigation, mais depuis quelques années ils se sont montrés plus conciliants.

MM. Gilmour et Cie, de Trenton, font maintenant passer leurs billots du lac des Baies, rivière Muskoka, dans les eaux de la Trent. Pour cela, il leur a fallu construire des ouvrages considérables. J'apprends qu'une autre maison de commerce importante se propose d'imiter l'exemple de MM. Gilmour et Cie.

Travaux Publics.

L'eau n'a pas été aussi haute ce printemps que d'habitude, mais tout le long de l'année elle s'est maintenue à un niveau assez élevé. Les travaux suivants ont été exécutés aux diverses stations :—

Chutes de Fénélon.

On a construit deux nouvelles piles dans le lac Cameron pour ancrer les estacades de billots avant de les faire descendre par le glissoir. Les sommets de huit des anciennes piles ont été renouvelés. Un chenal séparé a été couvert d'estacades des deux côtés, à partir des piles supérieures dans le lac de Cameron jusqu'à l'entrée du glissoir, distance d'environ 2,000 pieds. Au glissoir, deux estacades de direction ont été établies : l'une est à 3 pièces et a 210 pieds de long, l'autre est à 2 pièces et mesure 215 pieds de longueur.

Les ouvrages de cette station sont maintenant en bon état et offrent toutes les facilités voulues pour le passage des billots.

Buckhorn.

Les estacades de direction, près du glissoir, qui avaient été brisées par la glace, ont été réparées, et une pile qui avait été dérangée par la glace a été remise en place.

Burleigh.

On a construit un barrage plat de 185 pieds de long et 6 pieds de haut à travers la crête des chutes dans le but de noyer les rapides situés plus haut et de diriger les billots sur le gissoir du côté nord. Un nouveau glissoir de 18 pieds de large dans la gorge et 90 pieds de long a été construit pour faire descendre les billots dans le lac de Pierre. Une estacade à pièce isolée, de 425 pieds de long et conduisant au glissoir, a été établie. Cette station ne laisse plus maintenant rien à désirer au point de vue des facilités pour le passage des billots.

Lac Katchewannoe.

L'estacade a été réparée et placée dans son ancienne position d'où elle avait été entraînée par la pression des billots.

Peterborough.

L'estacade du Petit Lac a été réparée, et le sommet d'une des piles refait à neuf. Diverses réparations de peu d'importance ont été faites aux stations situées le long de la route. A l'heure qu'il est, les ouvrages se trouvent en parfait état ; mais à mesure que le commerce maritime se développera, il faudra prendre d'autres mesures pour laisser un champ plus libre à la navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant servitenr,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

A Mr L. Coste,
Ingénieur en chef, ministère des travaux publics,
Ottawa.

ÉTAT indiquant le nombre de pièces de bois, etc., qui sont passées par les différents glissoirs de la Trent et ceux de la région de Newcastle, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Station.	Billots de pin de sciage.	Bois d'estacades.	Pôteaux de clôture.	Grands cèdres.	Traverses de chemin de fer.	Pôteaux de télégraphe
Chutes Fénélon	158,966	3,036	33,695	7,636	73,828	....
Bobcaygeon	93,635	2,668	31,098	7,636	25,230	....
Buckhorn	93,635	2,668	31,098	7,636	25,230	....
Lovesick	202,034	3,589	47,057	10,012	115,524	140
Chutes Burleigh	202,034	3,589	47,057	10,012	115,524	140
Pointe Young	202,034	3,589	47,057	10,012	115,524	140
Lakefield	175,239	2,870	60,989	13,010	122,176	207
Peterborough	94,530	2,776	46,766	12,907	41,958	140
Hastings	94,530	2,776	46,766	12,907	41,958	140
Chute Heeley	94,530	2.776	46,766	12,907	41,958	140
Rapides Chisholm	153,334	7,515	48,374	....	44,244	144

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur surintendant.

PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRS ET D'ESTACADES—RAPPORT DE MR E. T. SMITH.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU PERCEPTEUR, OTTAWA, 21 novembre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le revenu provenant des glissoirs et des estacades sous le contrôle de ce ministère pour la perception des droits durant l'exercice expiré le 30 juin dernier.

RÉGION D'OTTAWA.

Les recettes du dernier exercice se sont élevées à $64,261.01, soit $3,881.92 de plus que l'exercice précédent, l'augmentation étant due à ce qu'il est passé un bien plus grand nombre de billots par les ouvrages, savoir, 3,209,109 pièces, soit 873,101 pièces de plus que l'année dernière (*voir* état n° 1). D'un autre côté, il est passé beaucoup moins de bois carré, soit 46,952 pièces de pin blanc et rouge, contre 66,390 pièces en 1892-93, ce qui accuse une diminution 19,438 pièces.

Il restait à percevoir, au 30 juin dernier, $1,109.63 sur la somme ci-dessus mentionnée. On a reçu $361.10 au mois de juillet; le ministère de la justice nous a fait savoir qu'il avait entre les mains le chèque de McRae, Frères et Cie pour $368.73, et la balance, $379.80, a été déduite sur un compte dû à M. Booth. Le ministère des travaux publics avait demandé au ministère des finances d'émettre un chèque pour couvrir ce compte, mais l'auditeur général refusa de le payer parce que les livres faisaient voir que M. Booth devait des droits au gouvernement. J'ai écrit à maintes reprises à l'auditeur général que les droits réclamés de M. Booth étaient contestés, mais il nous a répondu qu'il ne déchargerait M. Booth de sa dette que lorsque le différend entre lui et le gouvernement aurait été réglé d'une manière officielle. D'après les livres, M. Booth devait $379.80 au ministère des travaux publics, bien qu'il ait fourni jusqu'à concurrence de cette somme des marchandises pour lesquelles il n'a jamais été payé.

Je suis donc heureux de dire que, pour l'exercice 1893-94, tous les droits se trouvent payés à l'heure qu'il est,

Quant aux arrérages qui courent depuis mon entrée en fonctions, savoir depuis le 1er juillet 1889, le compte de M. R. Gorman, au chiffre de $397.50, est garanti par un radeau de bois qui se trouve à Québec, et j'espère en toucher la somme

dans ce mois-ci ; l'autre compte, s'élevant à $28.42, a été remis à un avocat pour qu'il en fasse la perception, mais je ne sais pas où les choses en sont rendues.

Les arrérages dus antérieurement au 1er juillet 1889 sont restés au même chiffre que l'année dernière, savoir, $57,224.75 ; cette somme se compose d'articles qui sont irrecouvrables ou qui devraient être biffés.

En résumé, voici l'état de la perception pour le district d'Ottawa, exercice 1893-94 :—

Droits	$62,722 75
Intérêt	428 63
	$63,151 38

Le montant total de droits à percevoir se décomposait comme suit au 30 juin dernier :

Arrérages accumulés antérieurement au 1er juillet 1889, alors que le service de la perception a été transféré à ce ministère, y compris les droits dus à Québec		$57,224 75
Somme non perçue pendant l'exercice clos le 30 juin	1890	6,903 05
" " " "	1891	425 92
" " " "	1894	748 53
Total		$65,302 25

Ci-joints cinq états relatifs au district d'Ottawa, savoir :—

N° 1. Etat du nombre de pièces de bois, etc., qui sont passées par les ouvrages dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1894.

N° 2. Etat des droits de glissoirs, etc., pour l'exercice clos le 30 juin 1894.

N° 3. Etat des droits dus depuis le 1er juillet 1889 et non perçus à la date du 30 Septembre 1894.

N° 4. Etat des droits dus, à Ottawa, depuis le 1er juillet 1889 et non perçus à la date du 30 septembre 1894.

N° 5. Etat des droits de glissoirs dus, à Québec, depuis le 30 juin 1889 et non perçus à la date du 30 septembre 1894.

En terminant, je dirai qu'en vertu d'un arrêté du conseil en date du 26 juin dernier, les droits, au lieu d'être de tant la pièce de bois comme auparavant, seront à l'avenir de tant par 1,000 milles pieds, mesure de planche, d'après le système suivi par le gouvernement d'Ontario. De nouveaux règlements ont été mis en vigueur en conséquence de ce changement. J'ajouterai que des réductions ont été effectuées dans les droits pour l'usage des ouvrages sur les rivières Petewawa, Madawaska et Gatineau, ce qui, en prenant pour base le rendement de 1893-94, déterminera un décroissement de recettes de $13,000 ; mais néanmoins, les ouvrages rapporteront un revenu tout à fait suffisant pour permettre de les maintenir en bon état.

DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

Les recettes du dernier exercice se sont élevées à $14,371.82, soit $2,518.67 de plus que celles de l'exercice 1892-93. Tout a été payé.

Les arrérages des années précédentes non payés à la date du 30 juin dernier se sont chiffrés par $15,922.39 ; sur cette somme il a été perçu par l'entremise du ministère de la justice $1,440.90 depuis le 1er juillet dernier, de sorte qu'il restait dû le 30 septembre un montant de $14,481.49. On trouvera des détails complets à ce sujet dans l'état n° 6.

N. B.—Comme le commerce du bois se développe tous les ans, je crois que l'on devrait prendre des mesures pour retenir les billots en amont des chutes Shawenegan lorsque ce sera nécessaire, afin de protéger les ouvrages à l'embouchure de la rivière.

DISTRICT DU SAGUENAY.

Les droits se sont montés à $523.81 et n'ont pas été payés, non plus que les arrérages des exercices précédents s'élevant en tout à $10,062.72. Le ministère de la justice a été saisi de l'affaire.

L'état n° 7 explique pourquoi MM. Price et Cie, les seuls intéressés, ont jusqu'ici refusé de payer ces droits.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Les droits, d'après le nouveau tarif de 1893, se sont chiffrés par $5,088.62, dont $2,569.87 ont été perçus. On a contesté la balance, représentée par les deux derniers articles de l'état n° 8 ci-annexé, en prétendant que nous exigeons des droits pour l'usage d'ouvrages qui ont été construits pour faciliter la navigation, mais qui gênent au lieu d'aider le commerce de bois. Le ministère de la justice s'occupe actuellement de la chose.

Quant au solde de la somme indiquée comme non perçue à la date du 30 septembre dernier, savoir, $5,767, dans la cause de Boyd, la cour d'Echiquier a virtuellement décidé que nous n'avions pas le droit d'exiger des droits après l'année 1881 en vertu des anciens règlements. Par conséquent, presque tout ce montant devrait être biffé.

Comme je le disais dans mon dernier rapport, la production du bois carré, l'hiver dernier, a été moins forte que jamais, et tout probablement elle sera encore plus faible cette année.

Le rendement des billots, pourvu qu'il n'arrive rien d'imprévu, sera à peu près le même que l'année dernière.

Sur le Saint-Maurice, on peut s'attendre à une augmentation considérable.

Quant aux régions du Saguenay et de Newcastle, je n'ai pas de données sur lesquelles je puisse baser une expression d'opinion.

N° 1.—État indiquant le nombre de pièces de bois, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Pin blanc, bois carré	45,279	pièces.
Pin rouge do	1,673	do
Bois d'estacade et de construction	61,148	do
Bois en grume et méplat	9,261	do
Billots de pin	3,201,464	do
Billots d'épinette	7,645	do
Cèdres	4,931	do
Traverses de chemin de fer	210,893	do
Pôteaux de clôtures	186,236	do
Total	3,728,530	do

Aussi 5,001 cordes de pulpe. Le revenu provenant du bois qui précède s'est élevé à $63,832.38.

EDWD. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 juin 1894.

N° 2—ÉTAT des droits de glissoirs, etc.,—rivière Ottawa et ses tributaires—pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la rivière.	Nom du glissoir ou des autres ouvrages.	Somme pour chaque glissoir ou ouvrage.	Somme pour chaque rivière.
		$ c.	$ c.
Ottawa	Glissoir du Rocher Capitaine	131 00	
	do des Joachims	776 00	
	do du Calumet	1,239 75	
	do de Portage-du-Fort	413 25	
	do des Chats	1,320 25	
	do des Chaudières	2,852 48	
	do de Hull	4,799 68	
	Estacades des Chenaux	7,421 92	
			18,954 33
Petawawa	Du Lac des Cèdres aux Rapides Meno	604 20	
	Nouveau glissoir près du lac Traverse	1,440 75	
	Du lac Traverse au lac Front	946 33	
	Chute Croche	875 33	
	Bois Dur à la rivière Ottawa	3,399 64	
			7,266 25
Madawaska	Glis. et ouvrages de la chute Enragée et des G. Chutes	11,859 28	
	Ouvrages à partir des G. Chutes en aval jusq. Arnprior	3,482 65	
	Glissoir à Arnprior	1,208 34	
	Estacades à l'embouchure	1,652 56	
			18,202 83
Coulonge	Glissoir de Coulonge		8,840 02
Dumoine	Glissoir des Gr. Chutes		34 35
Rivière Noire	do de la rivière Noire		1,873 20
Gatineau	Estacades de la Gatineau		8,661 40
	Total		63,832 38

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 juin 1894.

N° 3.—Etat des droits de glissoirs et d'estacades, rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889 et qui restaient à percevoir le 30 septembre 1894.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Droits Ordinaires.	Total à percevoir.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
J. R. Booth.............	1889-90.....	2,561 69	....	2,561 69	La quest. des droits d'estac. des Chaudières a été soumise au cons. et renv. à la com. du trés. Ces som. doiv. être biff.
The Bronsons & Weston Lumber Co...........	1889-90.....	2,056 96	....	2,056 96	
Perley et Pattee.........	1889-90.....	1,203 26	....	1,203 26	
Wm. Mason et Fils.....	1889-90.....	167 66	....	167 66	
Pierce et Cie............	1889-90.....	913 48	....	913 48	
Robert Gorman.........	1890-91.....	....	397 50	397 50	Droits garantis.
Alex. Fraser, compte de Thos. Stephens.......	1890-91.....	....	28 42	29 42	Procédures judiciaires intentées pour la perc. de cette somme.
McRae Frères et Cie....	1893........	....	368 73	368 73	Le ministère de la Justice a été saisi de la chose.
J. R. Booth......	1893........	....	379 80	379 80	Somme retenue par M. Booth en règlement d'un compt equilui est dû, mais que l'auditeur général refuse de payer parceque, d'après les livres, M. Booth serait endetté envers le gouv.
Total..........	....	6,903 05	1,174 45	8,077 50	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 septembre 1894.

N° 4.—État des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1894, et restant non perçus le 30 septembre 1894.

Débiteurs.	Dettes mauvaises et douteuses.	Droits d'estacades, Chaudières, en suspens.	Autres droits de glissoirs et d'estacades, en litige.	Total des droits dus le 30 juin 1894.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
John et Wm. McLean	53 14	*Voir* note A * dans les obs.	....	53 14	1873	Insolvable.
James Yuill	9 29	....	....	9 29	1876	Surcharge.
John Rowan	342 50	....	....	342 50	1872 et 1873	Insolvable.
Lemieux et Charette	21 30	....	....	21 30	1873	do
Taillon et Lapierre	148 10	....	....	148 10	1873 et 1874	do
Mosgrove et McHarry	261 42	....	....	261 42	1873 et 1874	do
W. C. Wells	600 90	....	....	600 90	1-73 et 1874	do
Dufresne et McGarity	528 80	....	....	528 80	1874 et 1875	do
Walton Smith	171 46	....	....	171 46	1874 et 1875	do
A. H. Baldwin	3,507 92	....	....	3,507 92	1871 à 1874	do
L'hon. James Skead	9,807 65	....	....	9,807 65	1861, 1862, 1864, 1869, 1875 à 1878	do
Batson et Currier	5,558 70	....	....	5,558 70	1875 à 1877	do
A. F. A. Knight	546 30	....	....	546 30	1878	do
James Walker	11 25	....	....	11 25	1877	do
R. Campbell et Fils	1,558 50	....	....	1,558 50	1879 à 1881	do
James G. Bryson	73 50	....	....	73 50	1886	do
Costello Frères	90 62	....	....	90 62	1882	do
N. E. Cormier	428 34	....	....	428 34	1888	do
John R. Booth	....	9,871 93	398 88	10,270 81	1881 à 1888	$398.88 contre récl.-dom. causés par la rupt. de l'est. de Coulonge.
Perley et Pattee	....	8,889 85	419 10	9,308 95	1880 à 1888	$419.10 do do do do
The Bronson & Weston Lumber Co.	....	8,180 79	....	8,180 79	1881 à 1885	
Pierce et Cie	....	462 18	....	462 18	1888	A * Droits d'estacades des Chaudières.
G. A. Grier et Cie	....	1,060 59	....	1,060 59	1886 et 1887	Ces personnes prétendent qu'elles ont entretenu ces travaux complètement à leurs frais depuis 1881.
Success. de feu Levi Young	....	1,461 20	....	1,461 20	1881 à 1885	
Wm. Mason	....	413 85	....	413 85	1881 à 1888	
Gilmour et Cie	....	406 27	....	406 27	1884	
John Rochester	....	258 88	....	258 88	1881 à 1883	

N° 4.—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1er juillet 1889—*Fin.*

Débiteurs.	Dettes mauvaises et douteuses.	Droits d'estacades, Chaudières, en suspens.	Autres droits de glissoirs et d'estacades, en litige.	Total des droits dus le 30 juin 1894.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
J. et B. Grier	76 84			76 84	1883	Surcharge.
R. et W. Conroy	95 42			95 42	1882 et 1883	do mentionnée à l'état S. 38, mars 1886.
A. et P. White	101 00			101 00	1881	do
J. et G. Bryson			252 20	252 20	1886	Contre-réclamat. pour dom. causés par la rupt. de l'est, de Coulonge.
B. Caldwell et Fils	4 33			4 33	1887	Surcharge.
Total	23,997 28	31,005 54	1,070 18	56,073 00		

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1894.

N° 5.—État des droits de glissoirs dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels des effets ont été transmis à Québec pour perception.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
L'hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair	....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues, vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leur réclamation.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits de glissoirs ; conséquemment les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 septembre 1894.

N° 6.—État des droits de glissoirs et d'estacades, rivière Saint-Maurice, dus le 30 juin 1894 et non perçus à la date du 30 septembre 1894.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Somme.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	
George Baptist, Fils et Cie.	1878	469 95		Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes. Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial, M. McDougall, subséquemment juge, lequel, après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des interessés fussent admises.
do	1879	2,110 62		
do	1880	1,696 18		
do	1881	293 69		
do	1882	165 80		
do	1884	118 50		
do	1888	4 28		
			4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie	1878	3,072 84		
do	1883	2,173 68		
do	1884	28 96		
do	1886	1 62		
do	1887	4 38		
			5,281 48	
Alexander Baptist	1879	....	2,116 96	
Wm. Ritchie et Cie	1888	779 24		
do	1889	332 11		
			1,111 35	Sur cette somme, on prétend qu'il y a une surcharge de $754.20.
Ritchie, Frères	1886	413 43		
do	1887	634 71		
			1,048 14	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $842.76, et d'une somme de $205.38 payée de trop en 1884.
G. B. Hall	1890	....	49 34	
T. E. Normand	1890	....	14 28	Prétend que ce reliquat est une surcharge.
Trefflé Biron	1891	....	92	
Total	......	....	14,481 49	

Pour faire accorder ce solde avec les comptes publics on devrait déduire $7.93, portés de trop au crédit d'Alexander Baptist, et $217.17 ajoutés à cette somme, soit $190.40 payés le 23 juillet 1884, et $26.77 portés de trop et par erreur au crédit de Wm. Little, et dont il n'est fait mention dans aucun des rapports des percepteurs, soit un solde de $14,690.73 dû à la date du 30 septembre 1894

EDWD. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 septembre 1894.

RÉGION DU SAGUENAY.

N° 7.—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades, rivière du Saguenay, dus le 30 juin 1894, et non perçus à la date du 30 septembre 1894.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Somme.
MM. Price, Frères et Cie	1877—1893.	$10,062 72

EDWD. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, 30 septembre 1894.

N° 8.—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades, pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 30 juin 1894, et non perçus à la date du 30 septembre 1894.

Nom.	Année où les droits étaient dus	Somme.	Observations.
		$ c.	
M. Boyd	1882 à 1884, 1886, 1892	2,245 80	
T. G. Hazlett	1881, 1882, 1884 à 1889	885 25	
J. M. Irwin	1882, 1883, 1885 à 1888	698 45	
D. Ullyott	1881 à 1887	547 68	
George Hilliard	1877 à 1883, 1886	354 15	
Greene et Ellis	1880 à 1883, 1885, 1888 et 1889	157 01	
Irwin et Boyd	1881	59 79	
Thomson et McArthur	1880	52 78	Failli.
A. W. Parkins	1884, 1885, 1888, 1890 et 1891	65 92	
Héritiers Dickson, T. G. Hazlett, agent	1883	137 50	
Jabez Thurston	1882	12 50	do
Alfred McDonald	1888	40 80	
John Parkins	1889	13 00	
McDougall et Ludgate	1879	65 07	do
Bigelow et Trounce	1882 à 1885	216 21	do
R. et J. Strickland	1882, 1883, 1885 à 1887	215 08	do
Gilmour et Cie	1893	690 58	Réclam. contestée; ministère de la Justice saisi de la chose.
The Rathbun Co	1893	2,328 17	Réclam. contestée; ministère de la Justice saisi de la chose.
		$8,785 74	

EDWD. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1894.

V.—PONTS.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, les ponts ci-après énumérés ont subi des réparations, savoir :—

Pont de la Grande-Rivière, à York, Ont.
Ponts de la ville d'Ottawa, à Ottawa, Ont.
Pont Des Joachims, rivière Ottawa.
Pont du Portage du Fort, rivière Ottawa.
Pont de la rivière du Ventre, à Lethbridge, T.N.-O.
Pont de la rivière du Vieux, à Macleod, T.N.-O.

Voici le détail des travaux exécutés :—

PONTS DE LA CITÉ D'OTTAWA ET CHAUSSÉE ENTRE OTTAWA ET HULL.

On trouvera un rapport sur les travaux exécutés aux ponts de la cité d'Ottawa et sur la chaussée entre Ottawa et Hull, dans celui de M. G. P. Brophy, ingénieur surintendant des travaux de la rivière Ottawa, à la section IV de mon rapport.

PONT DES JOACHIMS.

Le pont des Joachims est un pont interprovincial traversant la rivière Ottawa. Il a été terminé par le ministère des travaux publics en 1884-85. Les provinces de Québec et d'Ontario ont contribué pour sa construction $4,000 chacune.

Dans le courant de l'été de 1893, le planchéiage de la chaussée a été renouvelé là où il était défectueux et quelques longuerines ont été remplacées, le tout ayant entraîné une dépense de $576.92. Ce pont se trouvait dans un état si dangereux qu'au mois de janvier 1894 il a été condamné et fermé au trafic.

PONT DE PORTAGE-DU-FORT.

Le pont en question traverse la rivière Ottawa au village de Portage-du-Fort, à environ 60 milles en amont de la ville d'Ottawa. Il y passe au moins 100 attelages tous les jours.

Au mois de septembre 1893, le tablier du pont, qui était très délabré, a été refait à neuf en partie, ce qui a coûté $499.37. Ce pont a besoin de beaucoup de réparations, et si on ne le remet pas en bon état le printemps prochain, il sera condamné et fermé au trafic.

PONT DE LA GRANDE RIVIÈRE A YORK.

Ce pont relie ensemble les rives est et ouest de la Grande Rivière, à York, comté d'Haldimand.

L'abord de la chaussée sur la rive occidentale de la rivière a été réparé, et un mur en blocaille a été construit en avant de la culée ouest qui avait été avariée par l'eau et la glace. La dépense a été de $325.

PONT DE LA RIVIÈRE DU VENTRE.

Ce pont traverse la rivière du Ventre à environ 1½ mille de la ville de Lethbridge, qui se trouve dans le district d'Alberta, à 50 milles au nord de la frontière internationale. Il est raccordé par l'embranchement Lethbridge, du chemin de fer Canadien du Pacifique (109 milles de long) à la ligne-mère, à Dunmore. Le pont est construit sur trois piles et deux culées, les travées mesurant 150 pieds.

Dans le cours du dernier exercice, les parties de l'abord occidental qui avaient tassé pendant l'hiver ont été nivelées, on a déposé de la blocaille autour des piles, l'abord oriental a été réparé et des moises ont été posées à la construction.

Lors d'une tempête très violente qui éclata au mois de juillet 1893, une partie de l'abord oriental fut entraînée à travers la "coulée de la briqueterie." Dans le cours du mois de juin 1894 la partie de la chaussée qui avait été emportée a été reconstruite,

la levée qui traverse l'embouchure de la coulée a été exhaussée de 5 pieds, ce qui aura pour effet de diminuer la pente, et le ponceau a été porté à 8x8 pieds, mesurage intérieur.

Les dépenses totales encourues dans le cours de l'exercice pour ce pont se sont chiffrées par $2,495.77.

PONT DE LA RIVIÈRE DU VIEUX.

Ce pont traverse la rivière du Vieux à environ 1¾ mille à l'ouest de la ville de Macleod, au centre de la moitié ouest de la section 10, township 9, rang 26, à l'ouest du 4e méridien.

Au mois d'avril 1891, un contrat a été passé pour la construction d'un pont sur la rivière, les travaux devant se composer de deux travées de 150 pieds chacune, d'un pilier, de deux culées, d'un abord en remblai et en chevalets sur la rive nord, et d'une levée sur la rive sud, le tout étant terminé le 31 décembre 1891. On a aussi posé des entretoises, sous la surveillance immédiate d'un fonctionnaire de ce ministère.

Pendant l'exercice 1893-94, la levée de l'arbord septentrional, qui avait été détériorée par des troupeaux de chevaux et de bestiaux, a été élargie; une balustrade a été posée pour protéger cette levée; on a moisé une partie du pont et déposé de la blocaille autour des piles: le tout ayant coûté $1,120.21.

VI.—RELEVÉS ET EXAMENS.

Dans le cours de l'exercice des relevés et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées:—

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Brae	Prince
Belfast	Queen
Anse de Campbell	King
China Point	Queen
Grande-Rivière	King
Hickey	Queen
Kier's Shore	Prince
Lambert	King
Cardigan Nord	King
Rustico	Queen
Baie Sainte-Marie	King
Souris	King
Vernon, Rivière	Queen

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Burnt Church	Northumberland
Cap Tourmentin	Westmoreland
Fort Dufferin	Saint-Jean
Ile de Gray	Albert
Harvey Bank	Albert
Rivière Saint-Jean	
Tynemouth Creek	Saint-Jean
Quaco-Ouest	Saint-Jean

NOUVELL-ÉCOSSE.

Arisaig	Antigonish
Avonport	King
Bass Pond	Guysboro
Cap Sainte-Marie	Digby
Baie des Vaches	Cap-Breton
Cranberry Head	Yarmouth
Digby	Digby
Eastern Passage	Halifax
Fourchu	Richmond
Gabarus	Cap-Breton
Grande-Grève	Richmond
Grande-Rivière	Richmond
Grand Village	Colchester
Hantsport	Hants
Havre de Johnson	Richmond
Rivière Laplanche	Cumberland
Liscomb	Guysboro'
Havre de Little	Pictou
Havre de Liverpool	Queen
Margaree	Cap-Breton
Margaretville	Annapolis
Anse de McNair ou Anse de Ballantyne	Antigonish
Meagher's Beach	Halifax
Oyster Pond	Guysboro
Parrsboro'	Cumberland
Quai de Pickett	King
Pictou	Pictou
Lac de Porter	Halifax
Port-George	Annapolis
Port-Mouton	Queen
Ingonish Sud	Victoria
Ile de Spencer	Cumberland
Rivière Sainte-Marie	Guysboro
Ile Saint-Pierre ou Anse des Trois Iles	Richmond
Three Fathom Harbour	Halifax
Tusket-Wedge	Yarmouth
Merigomish-Ouest	Pictou
Canal Whitehaven	Guysboro
Pointe-Blanche	Victoria


Universitas BIBLIOTHECA Ottaviensis

QUÉBEC.

Belœil	Verchères
Cacouna	Témiscouata
Cap à l'Aigle	Charlevoix
Cap de la Madeleine	Champlain
Pointe-au-Père	Rimouski
Les Écureuils	Portneuf
Philipsburg	Missisquoi
Rivière du Sud	Iberville
Rivière Mattawin	
Fleuve Saint-Laurent	
Rivière Saint-Maurice	
Sainte-Anne de Sorel	Richelieu
Saint-Jean Port-Joli	L'Islet
Saint-Michel de Bellechasse	Bellechasse
Yamaska	Yamaska

ONTARIO.

Chenal de Burlington	Wentworth
Collingwood	Simcoe
Baie de Dyer	Bruce
Goderich	Huron
Hamilton	Wentworth
Kingsville	Essex
Lacs Simcoe et Couchiching	
L'Orignal	Prescott
Meaford	Grey
Oakville	Halton
Owen-Sound	Grey
Rivière Thames	
Bassin de Wingfield	Bruce
Ile de Wolfe	Frontenac

MANITOBA.

Rivière du Rat	Provencher
Rivière La Seine	Provencher

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Pont de la rivière du Ventre	Lethbridge

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Rivière Colombia	Revelstoke
do do	
Rivière Fraser	
Rivière Fraser et Baie de Vase	
Nanaïmo	

PONT.

Pont des Joachims	

VIII.—DEMANDES DE PERMISSION POUR LA CONSTRUCTION DE TRAVAUX.

Diverses corporations et des particuliers ont demandé la permission d'exécuter des travaux dans ou sur des rivières navigables ou non navigables. Voici un état des demandes dont je me suis occupé durant l'exercice.

Rivière Ottawa	Wm. Nicholson	Demande à acheter un terrain.
Rivière Assiniboine	Curtis et Webster	Demandent à construire un barrage et un pont sur la rivière, à Portage la Prairie.
Victoria, C.-B	W. M. Clayton	Demande à const. un hangar à bateaux dans le havre
Rondeau, Ont	*Erie and Huron Ry. Co.*	Construction d'ouvrages dans le havre de Rondeau.
Ponts d'Ottawa	*City Passenger Ry. Co.*	Demande à poser des rails sur le pont Union.
Verdun, Qué	R. Logie	Demande à construire un quai.
Havre de Toronto	Ville de Toronto	Demande qu'on lui cède un terrain sur la plage.
Halifax, N.-E	Hon. A. G. Jones	Concession de terrains riverains.
Ponts d'Ottawa	*City Passenger Ry. Co.*	Enlèvement de rails sur le pont Dufferin.
do	*Electric Ry. Co*	La compagnie s'est conformée à l'arrêté du conseil au sujet du pont de la Chaudière.
Havre de Toronto	Ville de Toronto	Prolongement de la ligne du moulin à vent.
do	do	Demande qu'on lui cède un terrain sur la plage.
Collingwood, Ont	Noble et Frères	Demandent la permission de se servir du bassin.
Rivière Saint-Maurice	Wm. Ritchie	Demande à louer l'île Saint-Christophe.
Ile de Cockburn	Noble et Fèress	Demand. les droits de bassin qu'ils avaient à payer.
Rivière des Prairies	*Dominion Leather Board Co*	Construction d'un barrage.
Chatham, N.-B	J. D. Creaghan	Demande à construire un quai.
Victoria, C.-B	Thos. Fell	Demande à construire un quai à la Baie Rocheuse.
do	Brackman et Ker	Demandent des lettres patentes pour un terrain.
Havre de Toronto	Mme L. Cook	Demande à acheter un terrain riverain.
Havre de Halifax, N.-E.,	Hon. A. G. Jones	Concession de terrains riverains.
Victoria, C.-B	R. W. Colvin	Demande à louer un terrain riverain.
do	W. P. Sayward	Prolongement du quai.
Verdun, Qué	Fox et autres	Demandent à construire un quai.
Halifax, N.-E	Churchill et Fils	Concession d'un terrain riverain.
Ile de Cockburn	Noble et Frères	Plan d'un bât. qu'ils se prop. d'ériger sur le bassin.
Halifax, N.-E	W. Cunard	Confirmation d'une concession de terrain.
Vancouver, C.-B	*C. P. Ry. Co*	Plans de terrains sur la plage.
Kingsville, Ont	Mad Malott	Terrains donnant sur le havre réclamés.
Vancouver, C.-B	Carter Cotton	Demande à acheter un terrain sur la plage.
Ile de Cockburn	Noble et Frères	Demandent à établir un caisson le long du quai.
False Creek	Sir C. H. Tupper	Transfert à la province d'une partie de la crique.
Oxenden, Ont	M. Mollards	Demande à prolonger le quai.
Kingston, Ont	*Kingston Light Co*	Demande à éclairer le bassin.
Sorel, Qué	*Sorel Dock and Elevator Co*	Demande à construire un quai.
do	*R. & O. Navigation Co.*	do do
Victoria, C.-B	John Brown	Demande à ancrer un hangar à bateaux flottant.
Rivière Ottawa	J. Rochester	Demande à louer une partie de la baie en amont des chutes de la Chaudière.
Windsor, N.-E	J. W. Stephens	Dem. à louer un terrain riverain sur la rivière Avon
Havre de Toronto	Ville de Toronto	Demande qu'on lui cède un terrain (esplanade).
do	A. E. Ross	Concession de terrain.
do	Geo. Pears	do do
Havre de Montréal	E. Phillips	Dem. un titre pour un terrain sur la plage, à Lachine
Havre de Toronto	Ville de Toronto	Dem. qu'on lui cède des ter. riv. sur le rivage de l'île.
do	Wm. et R. Freeland	Demandent qu'on leur concède un terrain.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, le secrétaire du ministère a transmis 1,017 documents officiels qui ont déterminé soit des rapports ou la mise à exécution de mesures adoptées. Le nombre de lettres reçues à mon bureau, de la part d'ingénieurs dirigeants et d'autres personnes, durant la même période, s'est élevé à près de 7,000, et le nombre de lettres que nous avons expédiées s'est chiffré par 3,966.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

LOUIS COSTE,

Ingénieur en chef.

A Mr E. F. E. Roy,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N° 4.

ÉTAT DU PERSONNEL

EMPLOYÉ SUR LES

GLISSOIRS ET ESTACADES

DU CANADA

LE 30 JUIN 1894

AVEC LES

DATES DE NOMINATIONS, APPOINTEMENTS, ETC.

ANNEXE N° 4.

ÉTAT indiquant les noms, dates de nomination, salaires, etc., des personnes employées aux différents glissoirs et estacades, le 30 juin 1894.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
Percep. des droits sur les glissoirs et estacades.					$ c.	
E. T. Smith	26 nov. 1846	Percepteur	Ottawa	1er juillet 1889.	1,550 00 par année.	Date de la première nomination au Bureau des Terres de la Couronne, Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile, le 5 janvier 1892, avec rang de commis de 1re classe.
James Slater	30 avril 1847	Sous-percepteur	do	14 nov. 1839	1,000 00 do	Date de la première nomination au Bureau des Terres de la Couronne, Ottawa, le 21 avril 1877. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er avril 1883 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile, le 5 janvier 1892, avec rang de commis de 3e classe.
James Steen	17 juin 1830	Batelier	do	12 juillet 1889.	60 00 par mois	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 26 mai 1861. Compteur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
John Redmond	2 août 1833	do	do	12 do 1889.	60 00 do	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 1er mai 1872. Sous-compteur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janv. 1884 au 30 juin 1889.
District du Saguenay.						
Arthur Boulanger	11 sept 1854	Surintendant	Saguenay	19 mai 1881	475 00 par année.	*Travaux du Saguenay*—A part le surintendant, on emploie sur ces travaux 4 hommes pour faire les signaux, à 70 centins par jour chacun, durant la descente des billots par les glissoirs, qui dure un ou deux mois.
Joseph Boulanger		Sous-surintendant	do	1er oct. 1889	30 00 par mois	

District du Saint-Maurice.						
Nap. Dagneau		Payeur	Trois-Rivières	1er août 1886	50 00	par mois.	
Cyriac Lymburner	————1833	Gardien de glissoir	Emb. du Saint-Maurice.	25 avril 1881	46 67	do	
Jos. Pagé	7 juillet 1845	Sous-gard. de gliss.	Cap aux Corneilles	10 déc. 1879	60 00	do	
Louis Hamel		Gardien de barrière	Emb. du Saint-Maurice.	1er juin 1892	30 00	do	
Chas. Langlois	1840	Sous-gard. de gliss.	Shawenegan	13 janv. 1880	44 58	do	
Arth. Pellerin		do	do et Grès	5 août 1885	50 00	do	
Jos. Desaulniers		do	do do	5 juillet 1892	30 00	do	
Thos. Larue	3 sept. 1827	Gardien d'estacades	Grand'Mère	15 mars 1872	80 00	do	
Jos. Brousseau		do do	Grandes Piles	8 juin 1892	55 00	do	
District du Richelieu.							
Azarie Bienvenu		do do	Station de Belœil	1er janv. 1882	100 00	par année.	
District de l'Ottawa.							
G. P. Brophy	24 fév. 1846	Surintendant	Ottawa	6 juillet 1873	2,500 00	do	*Travaux de la rivière Ottawa*—En outre des employés précités, etc., on emploie aux diverses stations, durant la descente du bois, un contremaît. sur le glissoir à $1.50 et un asst.-contremaît. à $1.25 par jour ; aussi, de 25 à 30 hom., de $1 à $1.40 par jour de trav.
D. Scott	15 do 1830	Comptable	do	1er oct. 1854	1,500 00	do	
J. C. Scott	27 juin 1865	Mesureur	do	1er avril 1889	2 75	par jour	
J. Kent	28 janv. 1864	Commis	do	1er août 1886	2 75	do	
Wm. Cain	22 avril 1860	Messager	do	1er janv. 1892	1 25	do	
C. Leduc	8 juillet 1846	Payeur	do	1er mai 1888	1,200 00	par année.	
J. Middleton	8 août 1834	Sous-gard. de gliss	Carillon	1er avril 1891	1 40	par jour	Activement employé pendant 7 mois.
D. Noonan	17 juin 1840	Gardien d'estacades	Gatineau	21 mars 1878	500 00	par année	Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
J. Soulière	8 nov. 1829	Sous-gard. de gliss.	Chaudière	1878	2 50	par jour	do do do
J. McDonell	1er nov. 1818	do	Hull	1er mai 1877	1 25	do	Employé environ 6 mois.
D. McFarlane	25 février 1836	do	Chats	27 mars 1860	480 00	par année	do Surveille les réparations en hiver.
John Harvey	22 mai 1831	Gardien de glissoir	Arnprior	12 juillet 1882	2 50	par jour	
Joseph McCrea	26 mars 1859	Gardien d'estacades	Springtown	15 mai 1880	300 00	par année	Employé environ 3 mois durant la navigation.
Patrick Barry	27 mars 1858	Gardien de glissoir	Grandes Chutes	10 mars 1888	1 50	par jour	Empl. 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	7 janv. 1860	Sous-gard. de gliss.	Portage-du-Fort	7 sept. 1881	456 25	par année	do do do
J. G. Poupore	27 août 1857	do	Rivière Noire	15 oct. 1880	480 00	do	do do do
James Steen Rowan	27 août 1836	do	Bas de la Petewawa	18 mars 1887	480 00	do	do do do
W. E. Biggs			Haut de la Petewawa		2 60	par jour	
Wm. Thomson	3 mai 1843	Sous-gard. de gliss.	Montagne	10 oct. 1879	1 25	do	do 6 mois do do
G. H. Brabazon		do	Calumet	1er avril 1894	1 50	do	do 6 à 7 mois do do
E. Davis		do	Coulonge	1er avril 1894	1 50	do	do 4 mois do do
H. R. Downey	16 mai 1846	do	Des Joachims	1er juillet 1889	300 00	par année	do do do do
Hugh Grant	25 mars 1829	do	Dumoine	12 avril 1872	300 00	do	Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux, au besoin.
A. McEwen	20 août 1829	do	Rocher Capitaine	1er mai 1874	480 00	do	do do do

ANNEXE N° 4.—ÉTAT indiquant les noms, etc., des personnes employées aux différents glissoirs et estacades.—*Fin.*

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
District de l'Ottawa—Fin.					$ c.	
A. H. Johnson	28 nov. 1839	Sous-gard. de gliss.				
G. T. Johnson	10 sept. 1841	do	Cheneaux	1865	2 50 par jour	Payé durant la navigation, 7 mois. S'occupe des réparations en hiver.
District de Newcastle.			do	1872	1 75 do	do do
R. B. Rogers	17 janv. 1857	Surintendant	Peterboro'	1er juillet 1884.	800 00 par année.	Reçoit $800 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
G. H. Giroux		Commis du surint.	do	1er juillet 1880.	400 00 do	do $400 do do
Clement Armstrong		Gardien de glissoir	Rapides Chisholm	1er avril 1883.	200 00 do	
John Jordan		do do	Chutes Fénélon	15 août 1892.	100 00 do	$250 par ann. com. gard. d'écl. do Ch. f. et c.
R. T. Hill		do do	Buckhorn	1er juillet 1891.	100 00 do	Reçoit $150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
Hamilton Johnston		do do	Chutes Heeley	15 juillet 1893.	200 00 do	
Chenal de Burlington.						
Thos. Campbell	1er avril 1832	Passeur	Burlington	12 avril 1887	400 00 do	
J. A. McDonald		Aide-passeur	do	1er avril 1890	300 00 do	
District d'Yamaska.						
A. Labbé		Gardien d'écluse	Yamaska	1er sept. 1885.	40 00 par mois.	
O. Mineau		do	do	1er do 1885.	40 00 do	
Rivière du Lièvre.						
Alex. MacCallum		do	Rivière du Lièvre	14 mai 1892.	40 00 do	
Simon Raymond		Journalier		1er avril 1894.	35 00 do	

R. STECKEL.

ANNEXE N° 5.

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1894.

ANNEXE N° 5.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, CANADA, 10 octobre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant, accompagné des relevés ordinaires relativement au service télégraphique, pour l'exercice clos le 30 juin 1894.

Comme il s'est écoulé un espace de temps assez considérable depuis qu'un état des longueurs des lignes télégraphiques sur terre et des câbles sous-marins a été publié, j'ai annexé à mon rapport un tableau spécial à ce sujet. On trouvera aussi plus loin le relevé des tarifs actuellement en vigueur dans les divers districts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,
Surintendant intérimaire.

Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE—1893-94.

TERRENEUVE.

La ligne entre Port-au-Basque et le Cap-Ray a été exploitée, comme auparavant, par la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

La ligne de Meat-Cove (de Sydney-nord à Meat-Cove, C.-B.), *la ligne de Chéticamp* (de Mabou à Chéticamp, C.-B.), et *la ligne du Cap-Sable* (de Barrington au Cap-Sable, N.-E.), ont été exploitées, comme par le passé, en raccordement avec le réseau de la compagnie dite *Western Union Telegraph Company.* Des réparations ont été faites à chacune de ces lignes, l'automne dernier. Les appareils de plusieurs des bureaux ont été améliorés, et l'on a placé en divers endroits des instruments de réserve dont on se servira dans le cas où des dommages seraient causés dans quelqu'un des bureaux par la foudre ou autrement. Vu l'importance de la ligne de Meat-Cove, qui établit la communication avec le réseau des Iles de la Madeleine, un bureau a été établi à Englishtown et un télégraphiste s'y tiendra en permanence.

Un bureau a été ouvert à la Pointe-Blanche, C.-B., au commencement de l'hiver ; ce bureau a été fermé pendant quelque temps et rouvert le 1er mai.

La *ligne d'Escuminac* (de Chatham à la Pointe-Escuminac) a continué d'être exploitée, comme jusqu'ici, en raccordement avec le réseau de la Compagnie du Grand Nord-Ouest. Cette ligne a subi diverses réparations dans le cours de l'exercice 1893-94, et se trouve maintenant en bon état. Pour répondre aux besoins du service météorologique et du service des signaux, un télégraphiste spécial a été employé à la Pointe-Escuminac pendant quelques semaines, dans le cours des mois d'octobre et de novembre, après que l'agent de cette station se fût démis de ses fonctions. Dans l'intervalle, l'agent actuel a reçu les instructions nécessaires pour lui permettre de remplir ses droits.

Le *réseau de la Baie de Fundy* (d'Eastport à Grand-Manan, îles de Campobello et de Whitehead), a continué d'être exploité pendant tout le cours de l'exercice. On éprouva quelque difficulté, au mois de novembre, à communiquer les signaux entre Grand-Manan et Campobello. L'on constata que le câble s'était brisé ; mais comme la chose était peu grave, on crut qu'il ne valait pas la peine d'envoyer, à cette époque de l'année, le steamer *Newfield* pour faire les réparations voulues. L'appareil à signaux fut arrangé en conséquence, et tout fonctionna bien ensuite.

[NOTE.—Un accident du même genre arriva dans le réseau d'Eastport-Campobello, au mois de septembre 1894, et l'on y para de la même manière. Dans ce réseau, le télégraphe fut interrompu pendant quinze jours et les messages furent transmis par un bateau traversier. L'on se propose de faire réparer les deux réseaux par le *Newfield*, dans le cours de cet automne, afin d'empêcher que le circuit soit interrompu pendant l'hiver.]

FLEUVE ET GOLFE.

La communication par les divers câbles dans le golfe et le long de la côte nord n'a pas été interrompue depuis que j'ai présenté mon dernier rapport annuel. Je disais dans ce rapport que les câbles des îles de la Madeleine et de Gaspé-Anticosti avaient subi des réparations dans le cours du mois de septembre dernier. Des réparations ont aussi été faites au câble de l'île Saint-Paul, vers le même temps. Ce câble fut accidentellement brisé, le 11 juillet 1893, par l'ancre d'un navire, à peu de distance au large du débarcadère de Saint-Paul, et la communication avec Meat-Cove fut interrompue à partir de cette date jusqu'au 11 septembre, alors que le steamer *Newfield* effectua les réparations voulues. La ligne de Saint-Paul est exploitée au moyen du téléphone; quelques-uns des appareils furent renouvelés à l'époque où le câble fut réparé, et tout fonctionne bien depuis.

Les lignes terrestres sur les îles de la Madeleine et à Anticosti, ainsi que le long de la côte nord du Saint-Laurent, ont été tenues en bon état. Les interruptions qui ont eu lieu ont été peu nombreuses et de courte durée, vu que les facilités pour les réparations sont assez bonnes dans les différents districts.

A Anticosti, la ligne entre la baie Ellis et l'Anse des Fraises, qui s'étendait autrefois le long de la côte et se trouvait très exposée, a été, l'automne dernier, reculée vers l'intérieur et établie le long d'un chemin que la Compagnie d'Anticosti a pratiqué, il y a quelque temps, à travers les bois. L'ancien réseau mesurait $7\frac{1}{2}$ milles de longueur, tandis que la nouvelle ligne n'a que $2\frac{1}{2}$ milles de parcours. Le service se fera ainsi dans de meilleures conditions. A divers intervalles, le long de l'ancienne ligne, on a posé des poteaux indiquant la distance à laquelle se trouvent les stations, des deux côtés, pour guider ceux qui pourraient être jetés sur la côte par un naufrage.

La surintendance du district d'Anticosti est devenue vacante, le 30 juin 1893, par suite du décès du regretté M. Edward Pope. Ce district fut administré provisoirement par M. Herbert Pope jusqu'au 21 juillet suivant, date à laquelle ce dernier fut régulièrement nommé surintendant.

Sur la côte nord du Saint-Laurent, en aval de Manicouagan, on a construit plusieurs petits ponts sur des cours d'eau et on a augmenté le nombre des abris ainsi que des bateaux traversiers dans le cours de l'exercice, pour permettre aux réparateurs de circuler plus facilement le long de la ligne. Toute la ligne depuis Godbout jusqu'à la Pointe-aux-Esquimaux, à l'exception d'une section de 40 milles dans le voisinage de Sainte-Marguerite qui est entretenue par l'agent de cette station, se trouve déboisée de chaque côté dans un rayon suffisant pour empêcher que les arbres que le vent pourrait renverser l'atteignent. On est actuellement à déboiser la section de 18 milles sur la péninsule de Manicouagan. A l'ouest de Bersimis, la ligne s'étend le long du grand chemin, et il n'a pas été nécessaire de pratiquer de déboisement spécial sur son parcours. Des dommages considérables ont été causés par les tempêtes l'automne dernier, plusieurs ponts ayant été emportés entre Bersimis et le Sault-au-Cochon. Un fonds spécial a été utilisé pour la reconstruction de ces ponts, e les travaux sont poussés avec activité.

La ligne d'embranchement allant de la baie Saint-Paul jusqu'à Chicoutimi a été réparée et se trouve maintenant en bon état. Un fil téléphonique a été posé sur les poteaux télégraphiques entre Chicoutimi et Saint-Alphonse, le ministère des travaux publics ayant permis la chose conditionnellement.

La *ligne télégraphique de la quarantaine de Grosse-Isle* a été interrompue depuis le 23 avril jusqu'au 21 mai, par suite d'avaries que la glace lui avait faites entre Saint-François et l'Ile-aux-Reaux. Des coups de vent qui se sont succédés presque sans interruption ont empêché de faire les réparations plus promptement; elles furent exécutées à l'aide de petits bateaux. Les poteaux de la ligne terrestre de l'Ile-aux-Reaux (2½ milles) ont été renouvelés en automne; on avait acheté dans ce but du cèdre, qui a remplacé le bois moins durable qui avait été pris sur place. On est à faire quelques réparations générales sur la ligne terrestre de l'Ile d'Orléans.

Au mois de mai, le *réseau téléphonique* sur la Grosse-Isle a été entièrement réparé et prolongé. Le circuit simple comprenant six raccordements, qui servait autrefois, a été remplacé par une double ligne de fil métallique n° 9 embrassant onze téléphones. Le tout a été fait solide et permanent, et donne entière satisfaction.

ONTARIO.

Les *lignes de l'île Bath-Amherst et des îles Wolfe et Howe* ont été, comme les années précédentes, exploitées par la Compagnie de télégraphe North-American.

La *ligne de l'île Pelée* a été interrompue, au mois d'octobre, par les mêmes causes qui s'étaient produites les années précédentes: le 14 de ce mois, pendant une tempête, le câble a été rompu par l'ancre d'un navire. Lorsqu'on se mit à le réparer, on s'aperçut qu'il était considérablement emmêlé à l'entrée de la Baie du Pigeon. Les réparations furent effectuées et les communications rétablies le 4 novembre. Il serait bon, au cas où une nouvelle rupture se produirait, de poser un second câble sur l'espace d'un mille et demi et d'établir le raccordement avec l'Ile Pelée *viâ* le phare Dummy, attendu que les navires chassés de la baie auront probablement jeté l'ancre avant d'être entraînés aussi loin vers l'est. Les pôteaux de chêne qui sont entrés dans la construction de la ligne terrestre sur l'Ile Pelée cèdent rapidement, et ils auront besoin d'être remplacés l'année prochaine. La communication téléphonique avec Leamington n'a pas subi d'interruption depuis que le câble a été mis en ordre.

NORD-OUEST.

Dans le Nord-Ouest, les lignes de *Qu'Appelle à Edmonton* et de *Mâchoire-d'Orignal à la Montagne-de-Bois* ont été entretenues en bon état de fonctionnement durant l'exercice. Il faudra probablement, l'année prochaine, renouveler un grand nombre de poteaux sur différentes sections de la ligne d'Edmonton; il se fait en ce moment une inspection dans le but de connaître au juste l'étendue des réparations nécessaires.

L'automne dernier, les câbles et isolateurs des sections de l'ancienne ligne de Prince-Albert qui ne sont plus dans le service ont été réunis et mis au dépôt pour être utilisés ailleurs lorsque l'occasion s'en présentera. Subséquemment les poteaux qui se trouvaient sur ces sections ont été vendus à l'enchère, après avis affichés dans les environs des bureaux de télégraphe.

Dans le cours de la présente saison, une ligne de téléphone a été construite entre Lethbridge et Cardston par une compagnie locale. Cette ligne opère un raccordement avec les postes de la police à cheval à Sainte-Marie, en haut et en bas, et des négociations se poursuivent en ce moment avec le ministère pour le paiement d'un crédit qui fut voté à la dernière session afin d'aider à l'établissement de cette ligne.

[NOTE.—Dans le cours de juillet de la présente année (1894) des feux de prairie ont fait des avaries considérables à la ligne de la Montagne-de-Bois; 150 poteaux de cèdre ont été achetés pour la remettre en bon état, et ils seront posés avant l'hiver dans les endroits qui en auront besoin.]

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

La *ligne de Cap-Beale* a subi de fréquentes interruptions par le fait de feux de forêts à l'automne et de tempêtes en hiver; mais depuis le mois de mars la communi-

cation a été plus suivie. Des cantonniers sont stationnés en différents endroits de la ligne pour la tenir en bon état; les difficultés de voyager empêchaient de faire les réparations promptement, mais ces difficultés devront diminuer à mesure que les routes seront plus battues par les employés qui font les réparations, et on peut dire que la ligne entière est maintenant en assez bonne condition si l'on considère la nature du pays qu'elle traverse et les tempêtes auxquelles elle est exposée. Cette ligne et celle de Barkerville sont exploitées par l'Etat en raccordement avec le réseau télégraphique du chemin de fer Canadien du Pacifique.

La *ligne Barkerville* a été entretenue dans le même état qu'auparavant. En ce moment il se fait quelques abattis de broussailles et quelques poteaux sont reposés, et d'après les indices actuels il faudra remplacer un grand nombre de ces derniers l'année prochaine.

La *ligne Comox* a été entretenue d'une manière satisfaisante dans les conditions mentionnées par le dernier rapport.

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été précédemment question.

Service télégraphique.	Dépenses.	Recettes.	Observations.
	$ c.	$ c.	
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes :—			Les messages du service des signaux, les messages et les rapports du service météorologique et les bulletins des pêcheries sont transmis gratuitement.
Anticosti, lignes de l'île d'	2,614 45	389 53	
Baie de Fundy, lignes de la	1,113 96	672 10	
Cap-Ray do du	250 00	....	
Cap-Sable do du	393 44	53 95	
Chéticamp do de	943 56	462 46	
Escuminac do d'	503 93	136 21	
Pointe Basse do de la	50 00	....	
Iles de la Madeleine, lignes des	4,242 70	297 13	
Meat Cove, lignes de (y compris l'île Saint-Paul)	2,861 34	1,036 42	
Côte Nord du Saint-Laurent (à l'est de Bersimis)	4,291 38	1,102 83	
do do (à l'ouest de Bersimis)	3,122 38	1,310 21	
Quarantaine, ligne de la	612 14	483 82	
Subsides, papeterie, matériel de ligne et de bureau, réparations des câbles et dépenses imprévues imputables sur le crédit des lignes du golfe	2,865 75	....	
	23,865 03	5,944 66	
Ontario—Ligne de l'île Pelée	750 37	138 79	
Lignes télégraphiques du Nord-Ouest	14,114 72	1,573 20	
	38,730 12	7,656 65	
Colombie-Britannique : ligne de Comox	1,994 21	961 27	
*Ligne de Barkerville	2,969 50	....	
* do Cape Beale	5,028 26	....	
Total	48,722 09	8,617 92	

*La compagnie qui exploite ces deux lignes retient les recettes, et l'Etat lui rembourse le surplus des dépenses.

D. H. KEELEY,
Surintendant intérimaire.

OTTAWA, 10 octobre 1894.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Port-au-Basque..............	0	....	50 00 ou com'n....	....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Cap-Ray, phare du... .. .	14	....	50 00 do	....	
	Total....	14		100 00 do		

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se raccorde à Port-au-Basque avec la ligne aérienne de la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	*Baie-du-Renard	0	J. Stubbert	50 00 ou com'n	1er nov. 1888	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath	23	T. Gagné	50 00 do	20 juillet 1881	
3	Phare de la Pointe-Sud	$32\frac{1}{2}$	A. Nadeau	50 00 do	1er oct. 1888	
4	*Shallop-Creek	$17\frac{1}{2}$	B. Bradley	50 00 do	7 juillet 1881	
5	Lac Salé	$52\frac{1}{2}$	J. Carbray, réparat	365 00 do	1er do 1891	Répérateur gén. Plus $1 par j. lorsque absent en devoir.
			N. Carbray, télégrap	50 00 do	1er sept. 1892	
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle G. Pope	420 00 do	18 oct. 1880	Télégraphiste en chef depuis le 1er août 1882.
			H. Pope	200 00 do	21 juillet 1893	Surintendant de district. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Rivière Jupiter	7		50 00 do		
8	Rivière à la Loutre	$17\frac{1}{2}$		50 00 do		
9	*Rivière Becscie	22	M. Duguay	50 00 do	1er oct. 1886	†La ligne a été raccourcie de 5 milles entre la Baie Ellis et la Pointe-Ouest en 1893.
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10		50 00 do		
11	Phare de la Pointe-Ouest †	9	A. Malouin	50 00 do	1er août 1881	
12	*Baie des Anglais	3	F. Cabot	50 00 do	1er juillet 1882	NOTE.—Une indemnité spéciale pour l'entretien du bur. de $50 par année a été ajoutée aux commissions des bureaux marqués d'une*, depuis le mois de sept. 1887.
13	Baie Mechastic	$14\frac{1}{4}$				
	Total	$223\frac{1}{4}$		1,535 00		

La pointe Sud-Ouest se raccorde à l'Anse à Fougère, Gaspé, par câble de $44\frac{1}{4}$ nœuds ; et de la baie Méchastic, le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par câble de 21 nœuds.

SECTION DE GASPÉ.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	L'Anse à Fougère		N. Bernier	17 00		Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station d'essai seulement.
2	Basin-de-Gaspé	28	J. J. Annett	240 00	16 oct. 1881	Bureau de correspondance. Raccordement avec le réseau télégraphique G. N. O.
		28		257 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou com'n	1er oct. 1882	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 00 do	11 juin 1881	
3	Village de l'Etang-du-Nord	15	P. Pelletier	400 00	1er déc. 1891	Plus $50 par année pour loyer. Réparateur général.
			Mme A. Binet	50 00 do		
4	Phare de do	1	N. Arsenault	50 00 do	1er sept. 1891	Section à 2 fils.
5	Ile-aux-Meules		A. LeBourdais, s.-sur.	500 00	17 août 1880	Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
			M's. E. LeBourdais, tél	50 00 do	15 sept. 1893	
6	Hav.-aux-Maisons (câb. de ½ n'd	8	P. L. Joncas	50 00 do	1er juin 1888	
7	Ile-aux-Loups	28½				
8	Grosse-Ile	11	N. Clark	200 00 et do	1er juin 1888	
9	Grande-Entrée	11	Mme F. Aikins	50 00 ou do	18 février 1882	
	Totaux	83½		1,450 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Meat-Cove (station de câble).	0	A. B. McDonald......	500 00	7 nov. 1880.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Baie d'Achepé..............	10½	R. G. Zwicker........	50 00 ou com'n.	1er août 1882..	
3	Pointe-Blanche (7¼ m., ceint.)	14¾	J. O. Challoner........	50 00 do ..	1er mai 1894..	
4	Havre de Neil { mi-chemin .. / ligne d. ceint.	14¾ / 1¼	M. McLeod...........	50 00 do ..	1er avril 1887.	NOTE.—Cette ligne est aujourd'hui exploitée et entretenue par la Cie du télégraphe *Western Union*, mais aux frais de l'Etat.
5	Baie d'Ingonish-Nord	9	J. M. Burke..........	50 00 do ..	1er do 1882.	
6	Ingonish-Sud................	10½	F. C. Brewer..........	50 00 do ..	1er août 1891..	
7	Riv.-aux-Français (câb. ¼ n'd)	23	John McDonald.......	50 00 do ..	1er avril 1889 .	
8	Englishtown (câble ¼ nœud)..	11	W. Bingham, (agent)..	50 00 do ..	19 juillet 1882.	
			W. J. McRitchie (rép'r)	400 00 do ..	1er mai 1894 ..	
9	Baie Sud de Ste-Anne (ceint.)	5	Miss C. Morrison......	50 00 do ..	1er avril 1884 .	
10	Baddeck (ligne de ceinture)..	13	D. Dunlop............	50 00 do ..	1er janv. 1892.	
—	Englishtown (ceinture)......	18				
11	Anse Kelly (Campbellton-N.)	6	Miss M. C. Campbell..	50 00 do ..	1er avril 1885.	
12	Grand Bras d'Or (câb. ½ nœud).	2½	Mrs. E. Livingston....	50 00 do ..	1er janv. 1889.	
13	Sydney-Nord...............	12½	W. U. Tel. Co........			
	Total..	152¼		1,450 00		

La station de Meat-Cove se raccorde avec le réseau des îles de la Madeleine par un câble à Old Harry Head, 55 nœuds, et avec l'île Saint-Paul par un câble de 20 nœuds. Ce dernier est exploité avec téléphones.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOVELLE-ÉCOSSE.

SECTION DU CAP-SABLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Barrington.	0	Agent, Cie de tél. W. U.	50 00 ou com'n.	18 déc. 1883. . .	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Newellton (y compris $1\frac{1}{2}$ mille de câble).	11	Mlle E. A. Smith.	50 00 do . .	1er avril 1889 .	
3	Phare de l'île du Cap-Sable (y compris $\frac{1}{4}$ mille de câble). . .	$6\frac{3}{4}$	I. K. Doane	50 00 do . .	18 déc. 1883. . .	
	Total.	$17\frac{3}{4}$		150 00		

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.- Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un bonus de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais à la charge de l'Etat.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHÉTICAMP, C.-B.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Mabou	0	Mme M. McDonald	50 00 ou com'n	1er avril 1887	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année. Où 50 pour 100 de comm. est payé il n'y a pas de garantie. p. la somme
2	Broad-Cove	20	Mme Annie McLellan	do	1er mars 1892	
3	Margaree, S.-O.	12	Angus Collins	Com'n 50 pour 100	3 do 1893	
4	Havre de Margaree	5	Mme M. A. McLennan	$50 00 ou com'n	1er avril 1887	
5	Margaree, N.-E. (Fil de la ligne de ceinture)	10	Mlle B. M. Ross	do	1er janv. 1889	
6	Grand-Etang	8	Joseph Doucette	Com'n 50 pour 100	23 avril 1893	
7	Chéticamp	8	Mme M. Fiset	$50 ou com'n	1er do 1887	
	Total	63				

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Chatham	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest	$185 00		Cette somme est payée pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook	$5\frac{1}{2}$		50 00 ou com'n		La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Baie-du-Vin	15	Mlle M. Williston	50 00 ou do	1er mars 1885	
4	Hardwicke (en bas)	6	Mme M. Brinner	50 00 ou do	1er août 1891	
5	Escuminac	$3\frac{1}{2}$	Mme A. Lewis	50 00 ou do	1er sept. 1885	
6	Phare de la Pointe-Escuminac	12	K. R. McLennan	50 00 ou do	1er nov. 1893	
	Total	42		435 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DU GRAND-MANAN.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointments annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Long Eddy Cable Hut, à	Milles.		$ c.		
1	Flagg's Cove...............	3	Mme C. C. Seely (sous-surint.)............	420 00	18 nov. 1880...	La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année. Lorsqu'une commission de 50 pour 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme.
2	Woodward's Cove...........	6	W. A. Fraser.........	Com'n 50 pour 100.	28 fév. 1893...	
3	Grand-Harbour............	2	F. A. Newton........	$75 00 ou com'n..	1er avril 1887.	$25 par année sont accordés pour la réception des dépêches sur l'embranchement de Whitehead.
4	Seal Cove..................	$4\frac{1}{2}$	P. Russell...........	50 00 do	1er mai 1891 ..	
5	Phare de Southern-Head	$5\frac{1}{2}$	....	50 00 do	....	Bureau de Southern-Head fermé le 30 novembre 1889.
			D. McKay, réparat ...	60 00	1er mai 1881 ..	
	Ligne d'embranchement.					
	Grand-Harbour.	0				
6	Ile de Cheney ($\frac{1}{2}$ mil. de câb.)	$4\frac{3}{4}$	W. Cheney..........	Commis'n 25 p. 100.	1er fév. 1891..	
7	Ile Whitehead ($\frac{3}{4}$ do)	$1\frac{1}{2}$	E. Carroll...........	$50 00 ou com'n.	1er déc. 1890..	
	Total..	$27\frac{1}{4}$		755 00		

SECTION DE CAMPOBELLO.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointments annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Liberty Cove Cable Hut, à					
1	Welchpool..................	$7\frac{1}{2}$	M. A. Batson.........	100 00 ou com'n..	1er mai 1890..	
2	Eastport, Maine, E.-U. A...	$\frac{1}{2}$	J. Cushing...........	100 00	26 déc. 1881...	
	Total..	8		200 00		

Un câble de $1\frac{3}{4}$ nœud raccorde Welchpool avec le débarcadère à $\frac{1}{2}$ mille d'Eastport ; et un câble de $7\frac{1}{4}$ nœuds est posé entre Long-Eddy, Grand-Manan, et Liberty Cove, Campobello.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Québec	0	Cie du télégraphe du Grand Nord-Ouest	185 00		Somme payée pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à l'Ange-Gardien, soit $35 par année.
	L'Ange Gardien	13				
	Attér. du câble à l'île d'Orléans.	$\frac{3}{4}$				
2	Saint-Pierre	$3\frac{1}{4}$	C. Turcott	50 00 ou com'n	1er mars 1885	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	$4\frac{1}{2}$	Mme Blais	50 00 do	1er oct. 1887	
4	Saint-Laurent	$6\frac{1}{2}$	M. Gobeil	50 00 do	15 sept. 1888	
5	Saint-Jean	7	P. Pouliot	50 00 do	1er juillet 1888	
6	Saint-François	$6\frac{3}{4}$	M. Emond	50 00 do	1er mars 1885	
7	Ile Réaux (y compris 2 nœuds de câble)	$3\frac{1}{4}$				
	Ile Réaux (ligne terrestre)	$2\frac{1}{2}$				
8	Bur. de la quarantaine, Grosse-Ile (y comp. 2 nœuds de câble)	$3\frac{1}{2}$	M. Langlois	50 00 do	1er sept. 1885	Note.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Ile depuis mai 1893, a compris $1\frac{3}{4}$ mille d'une ligne de 2 fils avec 11 raccordements ou stations.
9	Téléphone de la quarantaine, (ligne de 2 fils)	$1\frac{3}{4}$				
	Total	$52\frac{3}{4}$		485 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Baie Saint-Paul	0	F. Boivin	50 00 ou com'n*	Antérieur au 1er avril 1885	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	A. Boivin	50 00 do	do	
3	La Cruche	37		50 00 do	do	
			A. Gauthier (réparat.)	420	15 mai 1887	
4	Saint-Alexis	31½	O. Pelletier	50 00 ou com'n	1er janv. 1889	
5	Saint-Alphonse de Bagotville	3	A. Simard	50 00 do	Avril 1885	
6	Chicoutimi	11½	D. Boily	50 00 do	28 avril 1886	
	Total	92		720 00		

SECTION DE LA COTE-NORD.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Malbaie	0	Mme F. Vincent	50 00 ou com'n	Antérieur au 1er avril 1885	
2	Cap-à-L'Aigle	4	N. Duchesne	50 00 do	1er juin 1888	
3	Sainte-Fidèle	6	A. N. Parent	50 00 do	1er avril 1890	
4	Port-au-Persil	7	A. Brassard	50 00 do	1er mai 1889	
5	Saint-Siméon	4	D. Gaudin	50 00 do	1er déc. 1887	
6	Baie des Rochers	12	G. Savard	50 00 do	Juin 1887	
7	Riv. aux Canards } Ligne de ceinture.	17	G. Bouillenne	100 00 do	Nov. 1886	M. Bouillenne, à la Rivière-aux-Canards, a agi comme télégraphiste transmetteur pour la division de Saint-Etienne depuis août 1889.
8	Saint-Etienne } Ligne de ceinture.		N. Caron (réparat.)	420 00	1er sept. 1890	
9	Tadousac (1¼ nœud de câble)	13	J. E. Caron	50 00 ou com'n	1er nov. 1888	
10	Bergeronnes	15	M. Savard	50 00 do	Avril 1885	
11	Escoumains	12	J. H. Topping	50 00 do	do	
12	Baie-des-Bacons	8	P. Bouchard		6 mai 1892	Commission de 25 pour 100 non garantie à la Baie-des-Bacons et aux Moulins de Portneuf.
13	Mille-Vaches	8	J. A. Puise	50 00 ou com'n	Avril 1885	
14	Moulins de Portneuf	11½	P. O. Bonenfant		1er mai 1894	
15	Phare de Portneuf	6	S. Bouchard	50 00 ou com'n	1er juillet 1890	
16	Sault-au-Cochon	7	E. Courbron (réparat.)	420 00	1er avril 1888	
			J. Forrest	50 00 ou com'n	1er déc. 1887	
17	Betsiamits	31	R. H. Montgomery	50 00 do	1er oct. 1889	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

SECTION DE LA COTE NORD—*Fin.*

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
18	Pointe-aux-Outardes (câbles)...	12	A. Lausier.............	500 00 par année.	21 mai 1893...	
19	Pointe-Paradis, Manicouagan..	18				
20	Rivière-Godbout (câble)......	26	N. A. Comeau.........	50 00 ou com'n..	15 oct. 1883...	
21	Pointe-de-Monts........	18½	L. F. Faffard......	50 00 do ..	28 déc. 1883...	
22	Baie de la Trinité-ouest........	5¼	Z. Poulin...............	50 00 do ..	16 mai 1884...	
23	Baie de la Trinité-est.........	2½	A. Bilodeau....	Commodité de....	1er do 1889.	
24	Iles Caribou..................	7	I. Comeau.............	do	1er sept. 1889.	
25	Rivière Pentecôte............	17	E. H. Têtu, (sous-sur.)..	90 00 par mois...	1er nov. 1891..	
26	Sainte-Marguerite............	47½	A. Therriault...........	180 00 par année.	1er juill. 1888.	
27	Sept Iles.....................	22¾	P. E. Vignault, (télég.)..	180 00...........	2 janv. 1884.	
			F. Gallienne, (réparat.)..	540 00...........	22 avril 1890..	Plus 50 centins par jour quand absent en devoir.
28	Rivière Moisie...............	15½	D. Porlier...............	50 00...........	1er mai 1885..	
29	Sheldrake....................	72	P. Touzel...............	50 00 ou com'n..	1er nov. 1888..	
30	Rivière du Tonnerre..	6½	H. LeBrun..............	50 00 do	1er fév. 1890..	
31	Magpie......................	14	Geo. Molloy............	50 00 do	1er oct. 1889..	
32	Rivière Saint-Jean............	9	B. Chambers...........	50 00 do	1er do 1889..	
33	Longue-Pointe................	10	E. S Vibert............	360 00...........	1er nov. 1889..	La Longue-Pointe est le bur. où se répètent les dépêches par le câb. d'Anticosti en exploit. dep. le 1er sept. 1891.
34	Mingan.......................	7	M. J. Maloney.........	50 00 ou com'n..	1er oct. 1889..	
35	Pointe-aux-Esquimaux........	24	D. Cormier.............	Comm'n seulement	21 mai 1893...	La commission, à la Pointe-aux-Esquimaux, est de 50 pour 100, sans garantie sur la somme.
	Total...............	496				

NOTE.—Les estimations budgétaires pourvoient à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la côte nord sous le titre de "ligne de la côte nord." Ces deux lignes sont exploitées conjointement.

ONTARIO—RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Leamington	.....	J. McR. Selkirk, (s.-sur.)	50 00	1er nov. 1888	
2	Club House	7	C. Harrison	Comsn. 25 pour 100	1er avril 1889	La commission est payée à même les recettes de la ligne de l'Etat.
3	Pointe-Pelée	5	W. A Grubb	do	1er nov. 1888	
	Câble jusqu'à l'île	$8\frac{3}{4}$				
4	Phare de la Pointe-Nord ($\frac{1}{2}$ mille de la ligne de ceinture)	1	J. E. Quick	$50 00 et com'n.	1er déc. 1890	Le phare de la Pointe-Nord est le bureau de transmission pour le réseau.
5	Bassin-Nord	$1\frac{1}{2}$	C. B. Quick	Comsn. 25 pour 100	1er nov. 1888	
6	do Ouest	5	A. M. McCormick	do	1er do 1888	
7	Bassin-Sud	$4\frac{1}{2}$	F. B. McCormick	do	1er do 1888	
	Total	$32\frac{3}{4}$				

Cette ligne est exploitée avec des téléphones.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Qu'Appelle	0	E. W. Warner	720 00	Janv. — 1883.	
2	Fort Qu'Appelle	17	Mlle E. Johnston	600 00	1er mars 1885.	
3	Buttes-de-Tondre	46	A. Von Lindeburg	600 00	1er nov. 1883.	
4	Humboldt	78	.....	.....	.....	Le bureau d'Humboldt a étéfermé le 20 août 1893
5	Saskatoon (ceinture 14 miles)	69	Cie de Télégraphe C.C.R.	300 00	1er janv. 1892.	
			J. Harrington, réparat.	600 00	1er do 1888.	
6	Henrietta do	52	W. Salsbury, réparat.	720 00	1er oct. 1886.	
7	Battleford	47	L. P. O. Noël	720 00	15 avril 1890.	Le réparateur autrefois stationné à Battleford a été transféré à Humboldt en novembre 1892, et de là à Mâchoire-d'Orignal en mai 1893.
8	Ford-Pitt	89	J. F. Lake, réparat.	600 00	1er août 1891.	
9	Lac-aux-Oignons	13	G. G. Mann, télég. et agt	240 00	1er janv. 1892.	
10	Orignal	$32\frac{1}{2}$	L. Picard, réparat	600 00	1er juill. 1891.	
11	Lac à la Selle	45	N. Potvin	600 00	1er août 1891.	
12	Victoria	37	W. C. Gillis, réparat.	720 00	Janv. — 1887.	
13	Fort-Saskachewan	49	W. G. Ross, agent	Com. 25 pour 100	Déc. — 1886.	
14	Edmonton	24	G. Voyer	300 00	1er mars 1893.	Le bureau d'Edmonton est tenu avec le télégraphe de la Cie C.C.P., depuis le 1er janvier 1892.
			W. McKay, réparat	720 00	1er mai 1886.	
	Ligne d'embranchement—					
	* Edmonton	0	.....	.....	.....	*L'embranch. de St-Albert est exploité avec des téléph.
15	Saint-Albert	9	.....	.....	.....	
	Total	$607\frac{1}{2}$				

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTIONS DE LA MONTAGNE-DE-BOIS ET DE FORT-MACLEOD.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Ligne de Fort-Macleod—					
1	Jonction de Galt	0	....	....	....	La ligne de Fort-Macleod a été louée à la Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest.
2	Lethbridge	107	....	....	....	
3	Macleod	$28\frac{1}{2}$	....	....	....	
4	Fort-Macleod	$\frac{1}{2}$	....	....	....	
	Ligne de la Montagne-de-Bois—					
1	Mâchoire-d'Orignal	0	A. Wilcox, agent H. Sikes, réparateur	240 00 600 00	1er déc. 1891 1er do 1893	Le bureau de Mâchoire-d'Orignal est tenu avec la Cie du télégraphe du C.C.P.
2	Montagne-de-Bois	$90\frac{1}{2}$	J. H. Thompson, agt	180 00	1er do 1890	
	Total	$226\frac{1}{2}$				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ASHCROFT—BARKERVILLE.

Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Emplois.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Milles.			$ c.		
Ashcroft-Station	0	Cie du ch. de f. c. du Pac.				Cette ligne est maintenant exploitée par la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour l'État. L'arrangement se terminant à volonté.
Cache-Creek	4					
Clinton	26	A. LeBourdais	Agent et réparat.	50 00	16 fév. 1883	
Bridge-Creek	53	C. H. Tingley	do	60 00		
150-Mile House	40	W. Jamieson	Agent et opérateur.	38 00	13 avril 1894	
Soda-Creek	38	J. D. McIntosh	Agent et réparat.	75 00		
Quesnelle	54½	J. E. Bowron	do	47 00		
Stanley	48					
Barkerville	13	J. Stone	Agent et réparat.	83 33	17 fév. 1873	
	276½					
Embranchement.						
New-Westminster / Ladner's-Landing (½-n'd c'bl)	18					Cette ligne a été affermée pour 99 ans à MM. J. A. Laidlaw et J. Wilson, le 30 octobre 1887.
Total	294½					

VICTORIA—CAP-BEALE.

Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Emplois.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
Victoria	0	J. Wilson (Vancouver).	Surint. du district.	25 00	23 déc. 1891	Cette ligne est exploitée par la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour l'État. L'arrangement se terminant à volonté.
		E. Houghton	Agent et opérateur.	20 00	1er nov. 1891	
Otter-Point	26	E. Gordon	Agent et réparat.	60 00	Déc. —, 1891.	
Jordan River	10	L. Desbiens	do	55 00	1er nov. 1891	
Port San-Juan	30	J. W. Williams	do	60 00	25 oct. 1892	
Phare Carmanagh	24	W. P. Daykin	Agent et opérateur.	20 00	1er nov. 1891	
		E. B. Daykin	Réparateur	45 00	1er do 1891.	
		E. Crompton	do	45 00	Juin —, 1894.	
Cap-Beale	28	P. Cox	Agent et opérateur.	20 00	1er nov. 1891	
Total	118			350 00		

NANAIMO—COMOX.

Stations.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Emplois.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Milles.					
Nanaïmo	0	E. and N. Ry. Co.	Agents.,	Com'sion.	1er avril 1893.	La commission est 50 pour 100 des péages reçus.
Wellington	5					
French Creek	23	C. R. Graves	Opérateur et répar.	$65 par m.	1er do 1893.	
Union (quai)	32¼	J. Dunsmuir	Agent	com'sion...	1er do 1893.	
do (mines)	10			do	1er do 1893.	Ces trois bureaux sont atteints par téléphone d'Union.
Courtney	7			do	1er do 1893.	
Comox	3¾			do	1er do 1893.	
Total	81					

L'Etat exploite cette ligne par le bureau de l'ingénieur dirigeant à Victoria.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT, 1894.

Situation des lignes	Localités raccordées.	Lignes terrestres.	Câbles.	Total.*
		Milles.	Nœuds.	
Terreneuve	Port-au-Basque—Cap-Ray	14		14
Nouvelle-Ecosse	Sydney-Nord—Meat-Cove (avec lignes de ceinture)	151¼		152¼
do	A travers le chenal Bras d'Or		½	
do	do havre de Sainte-Anne		¼	
do	do do d'Ingonish		¼	
do	Meat-Cove—Ile Saint-Paul		20	23
do	Sur l'île Saint-Paul	3		
do	Mabou—Chéticamp	63		63
do	Barrington—Cap-Sable	16		17¾
do	A travers le chenal Bear-Point		1½	
do	do do du phare		¼	
Nouv.-Brunswick	Chatham—Escuminac	42		42
do	*Réseau de la Baie de Fundy:*			
do	Eastport—Campobello		1¾	44¼
do	Sur la terre ferme d'Eastport	½		
do	Sur l'Ile Campobello	7½		
do	Campobello—Grand-Manan		7¼	
do	Sur l'Ile Grand-Manan	25¼		
do	Grand-Manan—Ile Cheney		½	
do	Sur l'Ile Cheney	¾		
do	Ile Cheney—Ile Whitehead		¾	
Québec	Baie Saint-Paul—Chicoutimi	92		92
do	Malbaie—Pointe-aux-Esquimaux	456¾		496
do	A travers la rivière Saguenay		1¼	
do	Bersimis à Manicouagan		12	
do	Manicouagan à Godbout		26	
do	*Réseau de la quarantaine:*			
do	Québec—L'Ange-Gardien	13		52¾
do	L'Ange-Gardien—Ile d'Orléans		¾	
do	Sur l'Ile d'Orléans	29¼		
do	Ile d'Orléans—Ile Réaux		2	
do	Sur l'Ile Réaux	2½		
do	Ile Réaux—Grosse-Ile		2	
do	Sur la Grosse-Ile (en totalité)	3¼		
do	*Réseau d'Anticosti:*			
do	Gaspé—L'Anse-à-Fougère	28		316½
do	L'Anse-à-Fougère—Anticosti		44¼	
do	Sur l'Ile d'Anticosti	223¼		
do	Anticosti—Longue-Pointe, Mingan		21	
do	Meat-Cove (C.-B.)—Iles de la Madeleine		55	138½
do	Sur les îles de la Madeleine	83	½	
Ontario	*Réseau de l'Ile Pelée:*			
do	Leamington—Pointe-Pelée	12		32¾
do	Pointe Pelée—Ile Pelée		8¾	
do	Sur l'Ile Pelée	12		
Nord-Ouest	Qu'Appelle—Edmonton et Saint-Albert	607½		607½
do	Mâchoire-d'Orignal—Montagne-de-Bois	90½		90½
Colombie-Britann.	Ashcroft—Barkerville	276½		276½
do	Victoria—Cap-Beale	118		118
do	Nanaïmo—Comox	81		81
	Total	2,451¾	206½	2,658¼

*Afin de totaliser plus facilement, les nœuds de câble sont pris comme milles réglementaires.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ETAT.

TARIF.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Ligne allant de Sydney-Nord à Meat-Cove—Tarif local 25-1 (12 *bureaux*).

Grand Bras d'Or	25-1 à partir de Sydney-Nord, bureau W. U.	
New-Campbellton (Kelly's Cove)	do	do
Englishtown	do	do
Baddeck	do	do
Baie sud, Sainte-Anne	do	do
Rivière-aux-Français	do	do
Ingonish-Sud	do	do
Ingonish	do	do
Havre de Neil	do	do
Pointe Blanche	do	do
Baie Aspy	do	do
Meat-Cove	do	do

Ligne allant de Mabou à Chéticamp—Tarif local 25-2 (6 *bureaux*).

Broad-Cove	Tarif général 15-1 à partir de Mabou, bur. W. U.	
Margaree S.-O	do	do
Havre Margaree	do	do
Margaree, N.-E	do	do
Grand-Etang	do	do
Chéticamp	do	do

Ligne allant de Barrington à Cap-Sable—Tarif local 12-1 (2 *bureaux*).

Newellton	Tarif gén. 12-1 à part. de Barrington, bur. W. U.	
Phare de Cap-Sable	do	do

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ligne allant de Chatham à la Pointe-Escuminac—Tarif local 25-1 (4 *bureaux*).

Baie-du-Vin	Tarif gén. 15-1 à partir de Chatham, bur. G.N.O.	
Lower Hardwicke	do	do
Escuminac	do	do
Phare de la Pointe Escuminac	do	do

Ligne allant de Eastport, Me., à Campo Bello, Grand-Manan, et aux îles Whitehead (8 *bureaux*).—*Tarif local entre les bureaux de Grand-Manan, et des îles Whitehead* 15-1 : *Grand-Manan et les îles Campo Bello* 25-2 ; *les Iles et Eastport, Me.*, 25.2.

Welchpool, Campo Bello	Tarif gén. 25-2 à part. de Eastport, Me., bur. W.U.	
Flagg's Cove, Grand-Manan	do	do
Woodward's Cove	do	do
Grand-Harbour	do	do
Seal Cove	do	do
Southern Head	do	do
Ile Cheney	do	do
Ile Whitehead	do	do

9—14½

QUÉBEC.

Ligne allant de Gaspé à l'île Anticosti, Q. (9 bureaux)—Tarif local entre les bureaux de l'île 25-1; *Gaspé et les bureaux de l'île* 50-2.

Pointe S.-O	Tarif gén. 50-2 à partir de Gaspé, bur. G. N. W.	
Lac Salé	do	do
Shallop Creek	do	do
Pointe-Sud	do	do
Pointe Heath	do	do
Baie Fox	do	do
Rivière Becsie	do	do
Pointe-Ouest	do	do
Baie-des-Anglais	do	do

Ligne allant de Meat-Cove, C.-B., N.-E., aux îles de la Madeleine, Q. (8 *bureaux—Tarif local entre les bureaux sur l'île* 25-1; *Meat-Cove et les îles* 50-2 : *bureaux sur la ligne de Meat-Cove et les îles* 50-2.

Ile Amherst	Tarif gén. 50-2 à part. de Sydney-N., N.-E., b. W.U.	
Phare de Amherst	do	do
Etang-du-Nord, village	do	do
Etang-du-Nord, phare	do	do
Cap-aux-Meules	do	do
Havre-aux-Maisons	do	do
Grosse-Ile	do	do
Grande-Entrée	do	do

Ligne allant de Meat-Cove, C.-B., N.-E., à l'île Saint-Paul, Q.—Tarif local entre les bureaux sur la ligne de Saint-Paul et Meat-Cove.

Phare de l'île Saint-Paul .... 50-2 à partir de Sydney-Nord, N.-E., bur. W.U.

Ligne allant de Québec à la station de la quarantaine de la Grosse-Ile (7 *bureaux*)—*Tarif local entre les bureaux sur l'Ile d'Orléans et l'Ile Réaux* 15-1; *sur l'île d'Orléans, l'Ile Réaux, et Québec* 25-1; *sur l'île d'Orléans et Grosse-Ile* 25-1; *sur l'île Réaux et Grosse-Ile* 15-1.

Saint-Pierre, Ile d'Orléans	Tarif gén. 15-1 à partir de Québec, bur. G. N. W.		
Sainte-Pétronille	do		do
Saint-Laurent	do		do
Saint-Jean	do		do
Saint-François	do		do
Ile Réaux	do		do
Grosse-Ile	do	25-1	do

Ligne allant de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi—Tarif local 15-1 (5 *bureaux*).

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul, au delà de Québec, ajoutez le prix plein de la Compagnie du télégraphe G. N. W. au tarif des lignes de l'Etat.

Saint-Urbain	15-1 de la Baie St-Paul (Ck Qué.) bur. G.N.W.	
Lacruche	do	do
Saint-Alexis	do	do
Saint-Alphonse de Bagotville	do	do
Chicoutimi	do	do

Ligne allant de la Malbaie à la Pointe-aux-Esquimaux, avec embranchement à Anticosti —Tarif local entre les bureaux situés à pas plus de 100 *milles les uns des autres* 15-1 ; *à plus de* 100 *milles* 25-1 ; *sur la terre ferme et Anticosti*, 50-2.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Malbaie et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Malbaie, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la Compagnie de télégraphe G. N. W. au tarif des lignes de l'Etat.

Cap à l'Aigle	15-1	à partir de la Malbaie (Ck. Qué.)	bur. G.N.W
Sainte-Fidèle		do	do
Port-au-Persil		do	do
Saint-Siméon		do	do
Baie des-Rochers		do	do
Rivière-aux-Canards		do	do
Saint-Etienne		do	do
Tadousac		do	do
Bergeronnes		do	do
Escoumains		do	do
Baie-des-Bacons		do	do
Mille-Vaches	25-1	do	do
Moulins de Portneuf		do	do
Phare de Portneuf		do	do
Sault-au-Cochon		do	do
Betsiamits (Bersimis)		do	do
Manicouagan		do	do
Rivière-Godbout		do	do
Pointe-de-Monts		do	do
Baie de la Trinité-ouest		do	do
Baie de la Trinité-ouest		do	do
Iles Caribou		do	do
Pentecôte		do	do
Sainte-Marguerite		do	do
Sept-Iles		do	do
Rivière Moisie		do	do
Sheldrake		do	do
Rivière-du-Tonnerre		do	do
Magpie		do	do
Rivière Saint-Jean		do	do
Longue-Pointe		do	do
Mingan		do	do
Pointe-aux-Esquimaux		do	do
Ile Anticosti, *via* Longue-Pointe	.50-2	do	do

ONTARIO.

Ligne allant de Leamington à l'Ile Pelée (circuit du téléphone)—Tarif local entre Leamington et Pointe Pelée 15-1 ; *terre ferme et bureaux de l'île* 25-1 ; *bureaux sur l'île*, 15-1. (6 *bureaux.*)

Gun Club House, terre ferme.	15-1 (tarif gén.)	à part. de Leamington,	G.N.O.
Pointe Pelée do		do	do
Phare de la Pointe Nord, Ile Pelée...		do	do
Bassin-Nord, Ile Pelée.		do	do
do Ouest do		do	do
do Sud do		do	do

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Ligne allant de Qu'Appelle (Gare du C.C.P.) à Saint-Albert, Alberta—Tarif local 15-1, 25-2 et 50-3 pour distances de 10 à 600 milles. (13 bureaux.)

Fort-Qu'Appelle	25-2 Qu'Appelle ou Saskatoon		
Touchwood	do	do	
Saskatoon (bur. de tél. de trans. C.P.P)	—		
Henrietta	do	do	
Battleford	do	do	
Pitt	25-2 Saskatoon ; 50-3 Qu'Appelle ou Edmonton		
Lac-aux-Oignons	do	do	do
Orignal	50-3 Saskatchewan, Qu'Appelle ou Edmonton		
Lac à la Selle	do	do	do
Victoria	25-2 Edmonton ; 50-3 Qu'Appelle ou Saskatoon		
Fort-Saskatchewan	do	do	do
Edmonton (bur. de tél. de trans. C.C.P)			
Saint-Albert	15-1 Edmonton ; 50-3 Qu'Appelle ou Saskatoon		

Ligne allant de Mâchoire-d'Orignal (Gare du C.C.P.) à Montagne-de-Bois—Tarif local 25-2 (1 bureau.)

Montagne-de-Bois .... 25-2 à partir de Mâchoire-d'Orignal

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Ligne allant d'Ashcroft (Gare du C.C.P.) à Barkerville—Tarif local 25, 50, 75 (6 bureaux.)

Clinton	25-2 à partir de Ashcroft, bur. du tél. C.C.P.	
Bridge Creek	do	do
150-Mile House	50-3	do
Soda Creek	do	do
Quesnelle	do	do
Barkerville	75-5 do	do

Ligne allant de Victoria, tél. C.C.P., à Cap-Beale—Tarif local 50-3 (5 bureaux.)

Pointe Otter	50-3 à partir de Victoria, bureau de tél. C.C.P.	
Rivière Jordan	do	do
Port San-Juan	do	do
Phare Carmanah	do	do
Cap-Beale	do	do

Ligne allant de Nanaimo à Comox—Tarif local 25-2 (6 bureaux).

Wellington (C.C.P. et E. & N. Ry.)	25-2 à partir de Nanaïmo ou Wellington	
French Creek	do	do
Union (quai)	do	do
Union (mines)	do	do
Courtney	do	do
Comox	do	do

Bureaux sur les lignes de l'Etat d'après les listes	132
do aux points de transfert avec les lignes de connection.	15
Nombre total compris par le service	147

N.B.—Les chiffres 25-1 et 50-2, etc., signifient que le tarif est de 25c. ou 50c. par dix mots, et 1 ou 2c. pour chaque mot en plus.

OTTAWA, 10 octobre 1894.

ANNEXE N° 6.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

RAPPORT DU CURATEUR

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1894.

ANNEXE N° 6.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

OTTAWA, 23 mars 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894, nous avons reçu les œuvres suivantes:—

Peinture à l'huile, "Twilight," par F. S. Challener, A.R.C.A.
do Bass Rocks, Gloucester, J M. Barnsley.
do "Across the Lea," J. S. Graham.
do "A Brolles Interior," A. C. Williamson.

Ces tableaux ont été achetés et présentés à la Galerie Nationale des Beaux-Arts par l'Académie Royale Canadienne. Puis deux peintures à l'huile "Evening" par W. R. Tholen et "Paysage" par J. M. Barnsley, et une aquarelle "Paysage" par J. H. Wiessenbruck ont été achetés par l'Etat.

Une grande partie de la collection de monnaies, poteries et antiquités de Chypre, présentée par le colonel Warren, a été placée dans de bonnes vitrines. Le reste le sera bientôt.

Dans le cours de l'exercice, 13,366 visiteurs ont inscrit leur nom sur le registre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN W. H. WATTS,
Curateur.

Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N° 7

NOMS DES ADMINISTRATEURS

DU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC LA DATE DE LEUR NOMINATION, ETC,

DE

1841 à 1895.

ANNEXE Nº 7.

Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1895.

Noms.	Fonctions.	Date de la nomination. De	Date de la nomination. À
Sous l'empire de l'acte 5 Vic., chap. 38.			
CORPORATION DU CONSEIL DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H	Président	29 déc. 1841	3 oct. 1844
Daly, l'hon. D.	Membres		
Harrison, S. B			
Davidson, J			
Begly, Thos. A	Secrétaire	17 août 1841	
Keefer, Samuel	Ingénieur en chef	17 do 1841	
Rubidge, F. B	Architecte et ingénieur en chef adjoint	15 déc. 1841	
NOUVEAU CONSEIL DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H	Président	5 oct. 1844	8 juin 1846
Daly, l'hon. D.	Membres		
Draper, l'hon. W. H			
Morris, l'hon. W			
Papineau, l'hon. D. B			
Sous l'empire de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.			
Robinson, l'hon. W. B	Commissaire en chef	4 juillet 1846	10 mars 1848
Taché, l'hon, E. P	do	11 mars 1848	26 nov. 1849
Chabot, l'hon. J	do	15 déc. 1849	31 mars 1850
Merritt, l'hon. W. H	do	20 avril 1850	11 fév. 1851
Bourret, l'hon. J	do	15 fév. 1851	27 oct. 1851
Young, l'hon. John	do	28 oct. 1851	22 sept. 1852
Chabot, l'hon. J	do	23 sept. 1852	26 janv. 1855
Lemieux, l'hon. F	do	27 janv. 1855	25 nov. 1857
Alleyn, l'hon. C	do	28 nov. 1857	1er août 1858
Holton, l'hon. L H.	do	2 août 1858	6 do 1858
Sicotte, l'hon. L. V	do	6 do 1858	10 janv. 1859
Rose, l'hon. John	do	15 janv. 1859	12 juin 1861
Cauchon, l'hon. Jos	Commissaire	15 juin 1861	23 mai 1862
Tessier, l'hon. U. J	do	24 mai 1863	27 do 1863
Drummond, l'hon. L. T.	do	28 do 1863	23 juil. 1863
Laframboise, l'hon. M	do	23 juil. 1863	29 mars 1864
Chapais, J. C	do	30 mars 1864	30 juin 1867
Casgrain, l'hon. Chas. E	Second commissaire	1er août 1846	
Cameron, l'hon. M	Commissaire-adjoint	11 mars 1848	
Wetenhall, John	do	2 fév. 1850	
Bourret, l'hon. Jos	do	20 avril 1850	
Killaly, l'hon. H. H	do	15 fév. 1851	
Keefer, Samuel	do	6 mai 1859	
Trudeau, Toussaint	do	15 mars 1864	
Begly, Thomas A	Secrétaire	25 sept. 1847	
Trudeau, Toussaint	do	13 déc. 1859	
Braun, Frederick	do	8 mars 1864	
Page, John	Ingénieur en chef	31 oct. 1853	2 juill. 1890.
McDougall, l'hon. Wm	Ministre	1er juil. 1867	Oct. -- 1869
Langevin, C. B., l'hon. Hector L.	do	8 déc. 1869	5 nov. 1873
Mackenzie, l'hon. Alexander	do	7 nov. 1873	16 oct. 1878
Tupper, C.B., C.C.M.G., sir Charles	do	17 oct. 1878	20 mai 1879
Langevin, C.B., C.C.M.G., sir Hector L.	do	20 mai 1879	8 sept. 1891

ANNEXE n° 7.—Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1895—*Fin.*

Noms.	Fonctions.	Date de la nomination.	
		De	À
Sous l'empire de l'acte 31 Vic., chap. 12.			
Smith, l'hon. Frank	Ministre intérimaire	14 août 1891	11 janv. 1892
Ouimet, l'hon. Jos. Aldric	Ministre	11 janv. 1892	
Trudeau, Toussaint	Sous-Ministre	1er juil. 1868	1er oct. 1879
Baillairgé, G. F	do	4 oct. 1879	18 déc. 1891
Gobeil, A	do	18 déc. 1891	
Chapleau, S	Secrétaire	4 oct. 1879	
Ennis, F. H	do	4 nov. 1880	13 janv. 1885
Gobeil, A	do	23 janv. 1885	18 déc. 1891
Roy, E. F. E	do	18 déc. 1891	
McPherson, D. A	Secrétaire-adjoint	18 do 1891	11 avril 1893
Perley, H. F	Ingénieur en chef	25 nov. 1880	21 oct. 1891
Baillairgé, G. F	Ingénieur en chef-adjoint	5 juill. 1871	4 do 1879
Coste, Louis	Ingénieur en chef	26 do 1892	
Scott, Thos. S	Architecte en chef	7 fév. 1872	
Fuller, Thomas	do	31 oct. 1881	

ANNEXE N° 8

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

LE 30 JUIN 1894

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, ETC.

ANNEXE Nº 8.

ETAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1894.

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
						$ c.		$ c.
Amherst.......N.-E.	Bureau de poste	James Morrison	2 mai 1824	Concierge	2 nov. 1886	33 33	12 mois	400 00
Antigonish ″	Edifice public	Angus McDonald	— mars 1820	″	5 fév. 1891	33 33	12 ″	400 00
Annapolis ″	Bureau de poste et douane	John McKay	26 oct. 1847	″	1er avril 1891	33 33	12 ″	400 00
Baddeck ″	Edifice public	Alex. S. McDonald	11 déc. 1855	″	23 déc. 1886	16 67	12 ″	200 00
Dartmouth ″	″	J. C. Henley	11 déc. 1846	″	22 mai 1894	20 83	12 ″	250 00
Halifax ″	Edifice fédéral	John Powell	21 août 1836	Mécanicien	1er oct. 1871	62 50	12 ″	750 00
do ″	″	Richard Power	15 ″ 1834	Chauffeur	1er ″ 1871	50 00	9 ″	450 00
do ″	″	J. F. Sullivan	16 sept. 1822	Concierge	31 ″ 1885	33 33	12 ″	400 00
do ″	″	W. H. Gray	26 nov. 1848	Gardien	10 sept. 1891	39 00	12 ″	468 00
do ″	Entrepôt de vérification	Wm. Power	6 fév. 1834	Concierge	26 janv. 1887	41 67	12 ″	500 00
New-Glasgow ″	Bureau de poste	Daniel McDonald	17 déc. 1832	″	1er oct. 1889	33 33	12 ″	400 00
Sydney-Nord ″	Edifice public	Angus McEachren	24 ″ 1847	″	20 janv. 1890	33 33	12 ″	400 00
Pictou ″	Douane	Geo. Robson	22 ″ 1822	″	31 ″ 1888	33 33	12 ″	400 00
Sydney-Sud ″	Bureau de poste et douane	N. H. McNeil	25 ″ 1845	″	8 déc. 1890	33 33	12 ″	400 00
Truro ″	Bureau de poste	Hugh McCulloch	2 juin 1826	″	22 sept. 1888	33 33	12 ″	400 00
Windsor ″	″	Aug. H. Parsons	3 mars 1846	″	22 ″ 1892	33 33	12 ″	400 00
Yarmouth ″	Edifice public	Robert Spears	15 sept. 1824	″	23 déc. 1886	33 33	12 ″	400 00
Charlottetown....I.P.-E.	Edifice fédéral	Wm. J. Fraser	1er janv. 1836	″ et chauff.	3 avril 1894	33 33	12 ″	400 00
do ″	″	J. S. McLeod	14 nov. 1868	Chauffeur	13 déc. 1887	28 00	12 ″	336 00
do ″	″	Geo. Walker	28 août. 1826	Messager	19 janv. 1875	37 00	12 ″	444 00
do ″	″	Wm. Byrne	....	″	5 déc. 1892	37 50	12 ″	444 00
do ″	″	D. F. Mcdonald	15 mars 1858	Concierge	1er ″ 1890	33 33	12 ″	400 00
Montague ″	Edifice public	Martin Lambert	12 nov. 1845	″	12 janv. 1887	13 33	12 ″	160 00
Summerside ″	Edifice fédéral	James Brazil	1816	″	5 nov. 1885	33 33	12 ″	400 00
Bathurst.......N.-B.	Bureau de poste	J. A. Melançon	20 janv. 1825	″	13 avril 1887	33 33	12 ″	400 00
Chatham ″	″	R. B. Adams	13 ″ 1854	″	16 mai 1889	10 83	12 ″	130 00
Carleton, Saint-Jean ″	″	Jas. R. Reid	15 août 1823	″	1er oct. 1889	8 33	12 ″	100 00
Dalhousie ″	″	Wm. Gould	1er janv. 1853	″	26 nov. 1890	33 33	12 ″	400 00
Fredericton ″	″	Jas. Perkins	5 oct. 1847	″	31 mai 1881	33 33	12 ″	400 00
Moncton ″	″	E. B. Hicks	11 janv. 1832	″	11 janv. 1886	33 33	12 ″	400 00
Newcastle ″	″	Patrick Keating	13 mars 1840	″	23 oct. 1886	33 33	12 ″	400 00

St. Stephen	"	"	Samuel Topping	2 avril 1839	"	25 mai 1887	33 33	12	"	400 00
Sussex	"	"	Thomas Asbill	18 fév. 1826	"	19 oct. 1883	33 33	12	"	400 00
Saint-Jean	"	Douane	Noël J. Morrison	25 juil. 1858	Mécanicien et conc.	17 avril 1894	60 00	12	"	720 00
"	"	"	Christopher White	20 nov. 1844	Chauffeur	9 nov. 1885	50 00	12	"	300 00
"	"	"	Jas. A. Paul	1er août 1837	Concierge	13 oct. 1891	41 67	12	"	500 00
"	"	Bureau de poste	James Wolfe	10 mars 1850	Mécanicien	1er déc. 1893	55 00	12	"	660 00
"	"	"	Ed. Haney	22 fév. 1849	Préposé à l'ascens.	27 nov. 1882	50 00	12	"	600 00
Woodstock	"	"	Wm. Kennedy	2 mai 1825	Concierge	1er fév. 1890	33 33	12	"	400 00
Aylmer	P.Q.	"	J. R. Woods	17 mars 1817	"	8 nov. 1889	8 33	12	"	100 00
Coaticook	"	Edifice public	Israël Baldwin	16 nov. 1839	"	27 juin 1889	33 33	12	"	400 00
Hull	"	Bureau de poste, etc.	J. H. Kerr	13 avril 1847	"	14 fév. 1893	12 50	12	"	150 00
Joliette	"	"	Chas. Guibault	29 sept. 1826	"	15 oct. 1885	33 33	12	"	400 00
Lachine	"	"	F. Caisse	21 fév. 1831	"	22 sept. 1893	8 33	12	"	100 00
Montréal	"	Edifice fédéral	Thos. Ryan	18 juin 1836	Mécanicien en chef	4 mars 1882	100 00	12	"	1,200 00
"	"	Entrepôt de vérification	M. Boyer	18 fév. 1848	Chauffeur	4 " 1882	50 00	12	"	600 00
"	"	"	Alex. Daudelin	27 mai 1868	"	1er " 1893	45 00	12	"	540 00
"	"	Bureau de poste	F. Greene	4 oct. 1837	Mécanicien	1er janv. 1885	60 00	12	"	720 00
"	"	"	L. D. Thibault	28 janv. 1861	Electricien	1er juin 1885	60 00	12	"	720 00
"	"	"	Jos. Dutrisac	2 fév. 1863	Prép. à l'ascens.	15 déc. 1893	50 00	12	"	600 00
"	"	"	Art. Forget	25 juil. 1867	"	15 " 1893	50 00	12	"	600 00
"	"	"	S. N. Nickle	25 déc. 1871	"	1er mars 1894	50 00	12	"	600 00
"	"	"	C. Vadeboncœur	17 mai 1842	Concierge W. C.	6 fév. 1894	1.25 p. j.	12	"	456 25
"	"	"	Alfred Filiatrault	5 nov. 1860	Messager	1er août 1892	45 00	12	"	540 00
"	"	Revenu de l'intérieur	Louis St. Jean	17 sept. 1840	Chauffeur	1er déc. 1892	50 00	12	"	600 00
"	"	Douane	J. H. Marchand	6 sept. 1849	"	2 " 1882	50 00	12	"	600 00
"	"	"	C. Daudelin	18 juin 1843	"	16 juil. 1892	2.00 p. j.	12	"	720 00
"	"	Salles d'exerc. et d'armes.	Wm. McDonald	17 sept. 1832	Mécanicien	21 fév. 1888	45 00	12	"	540 00
"	"	Edifice fédéral	J. H. Delongchamp	2 fév. 1839	Ouvrage en général	1er " 1890	50 00	12	"	600 00
Québec	"	Entrepôt de vérification	Jas. Mathews	25 sept. 1856	Mécanicien	4 déc. 1885	75 00	12	"	900 00
"	"	"	Thos. McLaughlin	25 août 1871	Chauffeur	27 août 1892	45 00	8	"	360 00
"	"	Bur. des insp.-mes. de bois.	James O'Neil	15 do 1861	"	7 juil. 1894	45 00	5	"	540 00
"	"	Douane	John R. Mountain	1er nov. 1848	Chauffeur intérim	10 nov. 1888	45 00	12	"	540 00
Rivière-du-Loup	"	Bureau de poste	Z. Boucher	15 mai 1824	Concierge	2 juil. 1892	33 33	12	"	400 00
Sherbrooke	"	"	Thos. Rawson	20 mai 1841	"	12 déc. 1884	33 33	12	"	400 00
Sorel	"	"	P. St. Michel	26 fév. 1829	"	22 sept. 1886	33 33	12	"	400 00
Saint-Hyacinthe	"	Edifice public	F. X. Tétreault	8 nov. 1846	Chauffeur	5 août 1893	25 00	12	"	300 00
Saint-Jean	"	Bureau de poste	Widow J. Forrant	27 oct. 1814	Concierge	30 mai 1888	16 66	12	"	200 00
"	"	"	Wm. Comper	20 mai 1826	Gardien	28 déc. 1881	12 50	12	"	150 00
Saint-Jérôme	"	Edifice public	Médard Grignon	25 juin 1828	Concierge	11 mars 1890	33 33	12	"	400 00
Trois-Rivières	"	Douane	Ph. Gravel	3 " 1828	"	1er fév. 1891	25 00	12	"	300 00
"	"	Bureau de poste	Jos. Carbonneau	24 " 1828	"	27 juil. 1883	33 33	12	"	400 00
"	"	Douane	Geo. McLeod	16 avril 1838	Messager	1er fév. 1891	25 00	12	"	300 00
Amherstburg	Ont.	Bureau de poste	John Lovegrove	19 déc. 1836	Concierge	5 nov. 1885	33 33	12	"	400 00
Almonte	"	"	Wm. Moulton	23 mars 1839	"	30 janv. 1891	33 33	12	"	400 00
Brockville	"	"	Mrs. Wm. Shepherd	29 oct. 1835	"	6 avril 1888	33 33	12	"	400 00
Brantford	"	"	John Squires	24 avril 1842	"	27 oct. 1880	50 00	12	"	600 00
Barrie	"	"	Fred. Edwards	3 mars 1844	"	2 mars 1886	33 33	12	"	400 00
Belleville	"	"	J. P. Reeves	27 nov. 1820	"	17 oct. 1883	50 00	12	"	600 00
Berlin	"	"	Veuve Aug. Meinke	23 " 1844	"	22 déc. 1887	33 33	12	"	400 00
Brampton	"	"	James McBride	5 oct. 1840	"	29 janv. 1881	33 33	12	"	400 00

ÉTAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, etc.—*Suite.*

Localités.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
						$ c.		$ c.
Carleton Place.........Ont.	Bureau de poste.........	Jas. F. Halpenny.......	17 avril 1858..	Concierge.........	31 mai 1892..	25 00	12 mois ...	300 00
Clifton................ "	"	Gilbert Campbell.......	11 fév. 1849..	"	8 oct. 1885..	33 33	12 " ..	400 00
Chatham............. "	"	Henry Dunn............	25 mai 1841..	Mécanicien........	23 sept. 1884..	50 00	12 " ..	600 00
" .... "	"	W. W. Mitchell........	25 " 1848..	Concierge.........	7 janv. 1885..	33 33	12 " ..	400 00
Cornwall............. "	"	Thos. Murphy..........	1er " 1843..	"	7 mars 1885..	33 33	12 " ..	400 00
Cayuga................ "	"	G. A. Gibson...........	29 " 1843..	"	3 sept. 1891..	4 16	12 " ..	50 00
Cobourg.............. "	"	H. J. Payne............	31 janv. 1854..	"	24 avril 1890..	33 33	12 " ..	400 00
Galt.................. "	"	Wm. Kilgour...........	3 mars 1857..	"	23 sept. 1886..	33 33	12 " ..	400 00
Guelph................ "	"	Robert Higham.........	20 mai 1834..	"	29 oct. 1889..	33 33	12 " ..	400 00
Gananoque.......... "	"	Thos. P. Richardson....	25 fév. 1834..	"	1er mai 1889...	....	....	....
Goderich............. "	" etc..	Lewis Elliot...........	8 avril 1832..	"	2 juil. 1890..	33 33	12 " ..	400 00
Hamilton............. "	Edifice fédéral.........	Alfred Barnard.........	27 déc. 1847..	" et mécan.	10 déc. 1894..	50 00	12 " ..	600 00
" .... "	"	Thos. Beatty..........	14 nov. 1848..	Chauffeur........	7 nov. 1887..	45 00	6 " ..	270 00
" .... "	"	Thos. Nicholson........	17 déc. 1857..	Mécanicien.......	2 mars 1887..	50 00	12 " ..	600 00
" .... "	Salle d'exercice..........	Wm. Harris............	20 mai 1841..	Chauffeur.........	12 déc. 1889.	45 00	12 " ..	540 00
Kingston............. "	Collège militaire........	William Johnson........	12 sept. 1842..	Mécanicien........	31 mai 1881..	65 00	12 " ..	780 00
" .... "	"	M. Madden............	22 déc. 1838..	Chauffeur.........	12 oct. 1878..	55 00	6 " ..	330 00
London.............. "	Douane..........	M. Mulkern............	4 sept. 1837..	Mécanicien........	18 sept. 1888..	50 00	12 " ..	600 00
" .... "	Bureau de poste........	Wm. Greer.............	12 oct. 1839..	Concierge.........	16 mars 1884..	33 33	12 " ..	400 00
" .... "	"	John Price.............	6 " 1836..	Mècanicien........	14 janv. 1884..	50 00	12 " ..	600 00
Lindsay.............. "	" et douane	Wm. Galbraith..........	8 janv. 1844..	Concierge.........	16 nov. 1893..	33 33	12 " ..	400 00
Napanee.............. "	" " ..	John Hearns...........	28 mars 1853..	"	22 juin 1889..	33 33	12 " ..	400 00
Orangeville........... "	"	John Wilkins...........	29 mai 1830..	"	15 sept. 1886..	33 33	12 " ..	400 00
Orillia................ "	"	S. Baskerville..........	1er août 1839..	"	24 nov. 1893..	....	12 " ..	350 00
Peterborough.......... "	"	John Irwin.............	17 nov. 1842..	"	8 juin 1887..	41 66	12 " ..	500 00
Petrolia............... "	"	Chs. McRitchie.........	29 mars 1853..	"	1er juil. 1894..	33 33	12 " ..	400 00
Port-Colborne......... "	"	Wm. Armstrong........	9 sept. 1846..	"	11 juin 1888..	20 00	12 " ..	240 00
Port-Hope. .. .. "	"	Levy Reynolds.........	15 fév. 1839..	"	17 nov. 1885..	33 33	12 " ..	400 00
Port-Arthur . ... "	Edifice public...........	John Whitehead........	15 avril 1839..	"	11 sept. 1893..	33 33	12 " ..	400 00
Pembroke .. .. "	do	Samuel Hamilton........	14 juin 1834..	"	29 oct. 1890..	33 33	12 " ..	400 00
Prescott............... "	Bureau de poste et douane	Rufus Henderson........	6 avril 1822..	"	23 déc. 1890..	33 33	12 " ..	400 00
Stratford. .... "	" etc.	J. H. Roberts.....	1er mai 1847..	Mécanicien........	7 fév. 1884..	50 00	12 " ..	600 00
Sainte-Catherine ..... "	" etc.	Wm. Bryson...........	4 fév. 1843..	Concierge.........	9 août 1883..	33 33	12 " ..	400 00
Saint-Thomas.......... "	" etc.	Jas. Russell...........	15 sept. 1832..	"	4 sept. 1885..	33 33	12 " ..	400 00

Strathroy	"	Edifice public	Wm. J. Johnston	12 mai 1840	"	25 oct. 1890	33 33	12	"	..	400 00
Toronto	"	Edifices fédéraux	Wm. Bell	9 sept. 1836	Chauffeur, mécan.	30 sept. 1893	100 00	12	"	..	1,200 00
"	"	Edifice du revenu de l'int.	J. H. Venables	....	Chauffeur	19 déc. 1894	50 00	6	"	..	300 00
"	"	Douane	Fred. Faragher	16 oct. 1875	"	1er nov. 1889	50 00	12	"	..	600 00
"	"	Entrepôt de vérification	Jas. Cosgrove	10 fév. 1844	Mécanicien	28 déc. 1874	65 00	12	"	..	780 00
"	"	"	Ed. Appleton	26 sept. 1864	Chauffeur	23 sept. 1886	55 00	12	"	..	660 00
"	"	"	Alex. Dey	27 " 1863	Prép. à l'ascenseur.	1er déc. 1887	50 00	12	"	..	600 00
"	"	"	Wm. Chenery	19 déc. 1851	"	1er " 1887	50 00	12	"	..	600 00
"	"	"	W. J. Slean	5 juil. 1855	"	2 mars 1888	50 00	12	"	..	600 00
"	"	"	Jas. Richardson	23 fév. 1831	Gardien	3 sept. 1888	46 50	12	"	..	558 00
"	"	Bureau de poste	Henry L. Bell	29 déc. 1864	Mécanicien	9 mai 1885	50 00	12	"	..	600 00
"	"	"	Samuel Fitzgerald	26 " 1859	Chauffeur	1er nov. 1889	50 00	6	"	..	300 00
"	"	"	John Somers	8 avril 1835	"	1er déc. 1889	50 00	6	"	..	300 00
"	"	Salle d'exercices	Chs. H. Baillie	22 sept. 1852	Mécanicien	13 janv. 1891	50 00	12	"	..	600 00
Trenton	"	Edifice public	David Allan	13 mai 1844	Concierge	31 août 1889	33 33	12	"	..	400 00
Windsor	"	Bureau de poste	F. Parker	6 août 1833	Mécanicien	3 oct. 1888	50 00	12	"	..	600 00
"	"	"	W. Courtis	6 mars 1844	Concierge	9 nov. 1880	33 33	12	"	..	400 00
Walkerton	"	Edifice public	Andrew McLean	24 nov. 1825	"	20 juil. 1891	33 33	12	"	..	400 00
Brandon	Man.	"	John Fawcett	11 mai 1857	"	18 août 1890	40 00	12	"	..	480 00
Winnipeg	"	Bureau de poste	J. R. Alexander	19 août 1852	Mécanicien	1e juin 1888	70 00	12	"	..	840 00
"	"	"	Patrick Dillon	17 mars 1849	Chauffeur	1er janv. 1889	45 00	6	"	..	270 00
"	"	"	Jos. Coutu	10 mai 1843	Prép. à l'ascenseur.	16 mars 1887	45 00	12	"	..	540 00
"	"	"	Jos. Gagnier	11 avril 1853	Gardien	7 juin 1892	45 00	12	"	..	540 00
Moosomin	T.N.-O.	Douane	A. G. Hamilton	14 mai 1848	Concierge	31 janv. 1891	45 00	12	"	..	540 00
Prince-Albert	"	" et prison	George Northgraves	20 " 1838	"	14 juin 1888	33 33	12	"	..	400 00
"	"	Bur. des terres et enreg.	Geo. Cassie	13 janv. 1833	"	25 août 1893	33 33	12	"	..	400 00
Calgary	"	Edifice public	G. L. Fraser	20 oct. 1851	"	1er août 1894	40 00	12	"	..	480 00
Edmonton	"	Bur. des terres et enreg.	R. Wylie	7 juil. 1859	"	21 juin 1894	33 00	12	"	..	400 00
Lethbridge	"	Palais de justice et douane	Robert Sage	....	"	28 août 1894	35 00	12	"	..	420 00
Mâchoire-d'Orignal.	"	" "	W. A. Porter	5 janv. 1854	"	19 juil. 1894	33 33	12	"	..	400 00
Nanaïmo	C.-B.	Bureau de poste	Ralph Johnson	4 nov. 1822	"	11 janv. 1892	50 00	12	"	..	600 00
New-Westminster	"	"	John McMurphy	12 août 1812	"	1er oct. 1884	50 00	12	"	..	600 00
Victoria	"	Edifice public	George E. Windsor	....	"	13 juil. 1893	50 00	12	"	..	600 00
Vancouver	"	"	Atwell King	6 avril 1843	"	25 août 1893	33 33	12	"	..	400 00

R. STECKEL.

ANNEXE N° 9

TABLEAU

INDIQUANT LES

NOMS, LES DATES DE LA NOMINATION, LES SALAIRES, ETC.,

DES

EMPLOYÉS

AUX DIVERS

BASSINS DE RADOUB

AU 30 JUIN 1894.

ANNEXE Nº 9.

ETAT indiquant les noms, les dates de la nomination, les salaires, etc., des employés aux divers bassins de radoub, au 30 juin 1894.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
Bassin de radoub d'Esquimalt, Col.-Britannique.						
John Devereux		Surintendant	Esquimalt	17 sept. 1887	$166 66 par mois	
A. C. Muir		Ingénieur	"	1er avril 1887	100 00 "	
J. W. Muir		Sous-ingénieur	"	11 janv. 1892	80 00 "	
A. D. Greeves		Charpentier	"	1er déc. 1887	80 00 "	
F. M. Jones		Chauffeur	"		60 00 "	
E. Williams		do	"		60 00 "	
John Stack		Gardien	"		50 00 "	
Bassin de radoub de Lévis.						
Ulric Valiquette	30 juin 1856	Surintendant	Lévis	13 avril 1891	1,800 00 par année	Allocation annuelle de $200 pour le loyer de maison. Première nomination, 9 mai 1873.
Honoré Lamontagne		Contremaître	"	9 " 1891	83 33 par mois	
Wm. Macdougall		Ingén.-mécanicien	"	1er juin 1888	75 00 "	
Napoléon Lemelin		Sous-ing. mécan.	"	1er " 1888	45 00 "	
Narcisse Lemelin		Chauffeur	"	1er " 1888	32 00 "	
Théodore Chabot		Concierge et gardien	"	9 avril 1891	45 00 "	
Bassin de radoub de Kingston.						
James Wilson		Surintendant	Kingston	2 juillet 1892	1,400 00 par année	
Robert McLeod		1er mécanicien	"	1er " 1892	75 00 par mois	
Wm. Gahagan		Chauffeur	"	1er " 1892	45 00 "	
Patrick Hurley		Concierge	"	1er " 1892	45 00 "	
C. Staley		Gardien	"	1er " 1892	45 00 "	

R. STECKEL.

ANNEXE Nº 10.

ÉTATS.

1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA, DU 30 JUIN 1893 AU 30 JUIN 1894.

2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DURANT L'EXERCICE TERMINÉE LE 30 JUIN 1894.

.—PROPRIÉTES AFFERMÉES PAR ET AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1894.

ANNEXE N° 10.

OTTAWA, 3 décembre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'inclure les états suivants, demandés pour insertion dans le rapport annuel de 1893-94 :—

N° 1.—Etat des contrats adjugés par le ministère durant l'exerce terminé le 30 juin dernier.

N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3.—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSÉ.

Mr. E. F. E. ROY,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics du Canada, du 30 juin 1893 au 30 juin 1894.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
			$ c.
ÉDIFICES PUBLICS.			
Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements.			
Edifices du parlement et des départements—Fourniture de la houille	J. W. McCullough	8 juillet 1893.	12,731 84
Edifices du parlement et des départements—Ramonage	Geo. O. Pouliot	17 oct. 1893	114 85
Edifices du parlement et des départements—Fourniture du gaz	Cie de Gaz d'Ottawa	22 janv. 1894	(List. d. prix)
Edifices du parlement et des départements—Fourniture du bois de chauffage	John Heney	6 fév. 1894	" "
Edifices du parlement et des départements—Fourniture de la glace	William Moore	17 " 1894	par morc. 04
Terr. du parlement—Statue de sir John A. Macdonald	L. P. Hébert	13 " 1894	12,000 00
Edifices do —3 chaudières tubulaires	W. J. Campbell	3 août 1893	1,840 00
Edifices et place du parlement et des ministères—Enlèvement de la neige	G. F. Guy	30 nov. 1893	545 00
Rideau Hall—Enlèvement de la neige	N. Cardiff	30 " 1893	400 00
do Fourniture de la glace	Wm. Moore	17 fév. 1894	par morc. 05
do Poterie et verroterie	John L. Cassidy et Cie.	18 déc. 1893	911 00
Nouvelle-Ecosse.			
Amherst, bureau de poste—Fourn. de la houille	Canada Coals & Ry. Co.	6 sept. 1893	207 86
Annapolis do do	do do	" "	147 60
Antigonish do do	Roderick L. McLean	30 août 1893	95 58
Baddeck do do	A. Y. McDonald	28 " 1893	105 00
Dartmouth, édifice public—Appareil de chauffage à air chaud	John Borton	30 déc. 1893	390 00
do Emménagement pour le bureau de poste	Rhodes, Curry et Cie.	27 " 1893	680 00
Halifax, édifice de l'immigration—Houille	S. Cunard et Cie.	17 nov. 1893	132 35
do édifice public—Houille	Cie houillère d'Acadie	25 août 1893	1,055 95

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ c.
Nouvelle-Ecosse—Fin.			
Station de la quarantaine de l'île Lawlor—Bâtisse de détention pour passagers de 1re classe...........	Archibald McKinnon..	25 juil. 1893..	4,790 00
Station de la quarantaine de l'île Lawlor—Rallonge à la bât. de désinf. et au hang. à houille, sur le quai.	S. M. Brookfield......	17 nov. 1893..	1,441 00
Lunenburg, édifice public—Appareil de chauffage à air chaud..	Frank Powers.........	27 déc. 1893..	625 00
New-Glasgow, bureau de poste—Fourn. de la houille.	James Kenna..........	28 août 1893..	155 77
Sydney-Nord, C..B., bur. de poste do ..	James Desmond	〃 〃 ..	110 20
Pictou, douane—Fourniture de la houille............	James Kenna..........	〃 〃 ..	134 40
Sydney, bureau de poste—Fourn. de la houille.......	J. T. Burchell	14 sept. 1893..	210 00
Truro do do	The Cumberland R'l'y and Coal Co........	26 août 1893..	68 80
Windsor do do	Canada Coals & Ry. Co.	6 sept. 1893..	141 75
do do Cinq nouv. cab. d'aisance	F. F. Murphy	24 oct. 1893..	200 00
Yarmouth do Fourn. de la houille.....	James Kenna..........	28 août 1893..	200 00
Ile du Prince-Edouard.			
Charlottetown, édifice fédéral—Fourn. de la houille....	Charles Lyons	4 sept. 1893..	517 08
Summerside do do ..	J. T. Burchell	14 〃 1893..	42 92
do do do ..	Charles Lyons	4 〃 1893..	251 25
Nouveau-Brunswick.			
Bathurst, bureau de poste—Fourn. de la houille......	R. R. Call..	25 août 1893..	364 90
Carleton do do	R. P. et W. F. Starr..	26 〃 1893..	37 87
Chatham do do	R. R. Call............	25 〃 1893..	127 23
do do Appar. de chauffage à air chaud.	T. Campbell..........	26 déc. 1893..	945 00
Dalhousie do Fourn. de la houille...........	R. R. Call............	25 août 1893..	230 20
Frédéricton do do	E. H. Allen	28 〃 1893..	308 02
Moncton do do	Canada Coals and Ry. Co.................	6 sept. 1893..	190 80
do do 2 réchauffeurs et grilles n° 16 Buffalo....................	H. R. Ives et Cie	20 oct. 1893..	450 00
Newcastle do fourniture de la houille	R. R. Call............	25 août 1893..	342 72
Portland do do	R. P. et W. F. Starr..	26 〃 1893..	34 64
Saint-Jean do do	do ..	26 〃 1893..	473 47
do caisse d'épargnes do	do ..	26 〃 1893..	229 33
do douane do	do ..	26 〃 1893..	1,472 33
do do escaliers en fer	H. R. Ives et Cie......	22 〃 1893..	5,560 00
do do tuyaux à gaz..................	Thos. Campbell.......	2 déc. 1893..	595 00
do do ouvrage de plombier, etc.......	do	25 janv. 1894..	5,743 00
St. Stephen, bureau de poste—Fourn. de la houille...	C. D. Hill et Cie.....	29 août 1893..	171 00
Sussex do do	R. P. et W. F. Starr..	26 〃 1893..	237 34
Tracadie, lazaret—Construction du..................	Wm. Stewart.........	1er mai 1894..	38,888 00
Woodstock, bureau de poste—Fourn. de la houille....	W. F. Dibblee et Fils.	29 août 1893..	244 00
Québec.			
Aylmer, bureau de poste—Fourn. de la houille.......	O'Reilly et Heney.....	23 août 1893..	181 06
Coaticooke do do	W. C. Webster........	28 〃 1893..	205 50
Fraserville do do	Nap. Dion............	19 〃 1893..	277 50
do do Puits (1,000 pieds).......	Capit. John Savage....	6 juil. 1893..	2,050 00
do do Compartiments pour bains.................	Octave Plante.........	1er août 1893..	1,200 00
do do Construction d'une cuisine...............	F. Poitras	26 sept. 1893..	847 00
Hull, édifice public—Fourniture de la houille.......	O'Reilly et Heney.....	23 août 1893..	167 89
Joliette, bureau de poste do	Evans, Frères..	1er sept. 1893.	205 10
Lachine do do	A. et A. Martin.......	30 août 1893..	93 04
Montréal do et y compris la maison de réception, côté nord—Houille	Evan, Frères..........	21 〃 1893..	811 53
do douane do	P. McCrory...........	20 〃 1893.	692 97

N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
Édifices publics—*Suite.*			$ c.
Québec—Fin.			
Montréal, entrepôt de vérification—fourn. de la houille	J. O. Lebrecque, Cousineau et Cie	20 août 1893	1,882 02
do bâtisses du revenu et des immigrants—fourn. de la houille	Lacoste et Lacoste	22 " 1893	151 23
do bureau de poste—nouveaux cabinets d'aisance et lavoirs	D. Ouimet	19 oct. 1893	1,250 00
do do fourn. de courant électrique p. éclairage et élévateurs.	The *Gazette* Printing Co	22 janv. 1894	Liste de prix.
do agence de la marine—fourn. de la houille	Geo. M. Webster et Cie	24 nov. 1893	287 50
do observatoire—ouvrage de plombier	Geo. F. Philips	18 oct. 1893	115 00
do bureau de poste—rallonge au	Prospère Boulanger	5 sept. 1893	3,296 00
do do fourn. de la houille	Madden et Ellis	21 août 1893	410 92
do citadelle do	do	" "	59 00
do bur. des mesur. de bois do	Geo. M. Webster et Cie	" "	226 38
do douane—fourniture de la houille	do do	" "	832 32
do entrepôt de vérification—fourn. de la houille.	do do	" "	729 31
do do appareil de chauffage à air chaud	Joseph Giroux	2 avril 1894	447 00
do do emménagement des mansardes	Viau et Lachance	25 do 1894	1,840 00
Saint-Hyacinthe do fourn. de la houille	Magloire Benoit	18 sept. 1893	301 69
Saint-Jérôme do do	F. Robertson	30 août 1893	361 00
Saint-Jean do do	Bissett et Donaghy	4 sept. 1893	170 00
St-Vincent-de-Paul, pénitencier—pierre p. travaux à.	Calixte Bastien	15 mars 1894	Liste de prix.
Sherbrooke, bureau de poste—fourn. de la houille	Lucke et Mitchell	31 août 1893	267 20
Sorel do do	H. C. Charland et Cie	19 " 1893	276 30
Trois-Rivières, édifice public—fourn. de la houille	Zéphirin Marchand	19 " 1893	676 63
West-Farnham, bureau de poste—emménagement	O. Lefebvre	4 oct. 1893	1,400 00
do do appareil de chauffage à l'air chaud	Eusèbe Monbleau	21 déc. 1893	325 00
Ontario.			
Almonte, bureau de poste—fourn. de la houille	Thomas White	29 août 1893	168 75
Amhersburg do do	The Mullan, Gatfield Coal Co	1er sept. 1893	218 75
Barrie do do	Johnston et Sargeant	2 " 1893	260 00
Belleville do do	The Rathbun Co	2 " 1893	390 00
Berlin do do	Frank Frank	30 août 1893	173 74
Brampton do do	Peaker et Fils	1er sept. 1893	172 56
Brantford do do	D. K. Huffman et Fils.	29 août 1893	341 29
Brockville do do	A. S. Ault et Cie	4 sept. 1893	360 00
Carleton Place do do	Alex. Steele	2 " 1893	91 05
Chatham do do	P. P. Barry	2 " 1893	236 25
Clifton do do	R. Coulson	2 " 1893	281 25
Cobourg do do	Geo. Spence	4 " 1893	256 00
Cornwall do do	Flock Bros	26 août 1893	202 50
Galt do do	A. C. Fraser	4 sept. 1893	163 25
Gananoque, édifice public do	The Rathbun Co	2 " 1893	250 70
Goderich, bureau de poste do	Wm. Lee	5 " 1893	198 40
Guelph do do	Frank Frank	30 août 1893	112 18
Hamilton, douane do	Thos. Myles et Fils	4 sept. 1893	541 59
do bureau de poste do	Æneas D. Mackays et Fils	2 " 1893	540 00
Kingston, édifice public do	D. Grimshaw et Cie	12 " 1893	416 50
Lindsay do do	Joseph Maunder	4 déc. 1893	104 07
do do do	R. Thexton	4 " 1893	128 06
London do do	Bowman et Cie	28 août 1893	1,117 51
Napanee bureau de poste do	T. Stewart	6 sept. 1893	218 75
Orangeville do do	Thomas Lynn	5 " 1893	103 33
Ottawa, ferme expérimentale do	O'Reilly et Heney	23 août 1893	654 80

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
ÉDIFICES PUBLICS.—*Suite.*			
Ontario—Fin.			$ c.
Ottawa, enlèvem. de la neige—bloc Langevin, bureau de poste, musées géologiques et des pêcheries, imprimerie de l'Etat et carré Cartier........	Wm. Kilt	1er déc. 1893..	415 00
Pembroke, bureau de poste—fourniture de la houille..	Dunlop et Chapman...	4 sept. 1893..	250 38
Peterborough édifice public do ..	The Rathbun Co......	2 " 1893..	295 88
Port-Arthur, bureau de poste do ..	The Dominion Coal, Coke and Transportation Co...........	21 " 1893..	172 80
Port-Hope do do ..	Brown et Henning	26 août 1893..	263 25
Prescott, édifice public do ..	Jas. Buckley..........	26 " 1893..	327 00
Sainte-Catherine bureau de poste do ..	Devaney et Fils.......	7 sept. 1893..	308 47
Saint-Thomas do do ..	Ellison et Lewis.......	4 " 1893..	420 80
Smith's Falls, construction d'un édifice public........	Robert Cameron......	19 oct. 1893..	13,664 00
Stratford, édifice public—fourn. de la houille.........	Mowatt et Johnson....	25 août 1893..	425 00
Strathroy, bureau de poste do	W. J. Anderson.......	30 sept. 1893..	130 37
Toronto, édifice public do	P. Burns et Cie	23 août 1893..	2,353 13
do entrepôt de vérification, réfaction du toit de l'aile ouest................................	W. T. Stewart........	23 " 1893..	1,100 00
do salle d'exercices—appareils à air chaud et à ventilation..................................	Bennett et Wright....	12 oct. 1893..	6,665 00
do nouv. salle d'exercices—appareils à gaz......	The Keith & Fitzsimons Co.	23 mai 1893..	485 00
Trenton, bureau de poste—fourn. de la houille.......	Charles Crowe........	4 sept. 1893..	200 00
Walkerton do do	Fraill, Frères.........	4 " 1893..	276 98
Windsor do do	Scully et Bridges......	4 " 1893..	530 40
Manitoba.			
Brandon, bureau de poste—fourniture de la houille...	Harston, Wincatt et Cie	19 " 1893..	708 50
Brandon, ferme expérim.—bâtisse des instruments aratoires et autres.......	J. Hanbury...........	6 oct. 1893..	2,100 00
do école industrielle—appareils de chauffage et de ventilation.........	The Smead, Dowd Warming and Ventilating Co...........	13 sept. 1893..	1,650 00
Winnipeg, bureau de poste—fourn. de la houille......	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta....	25 août 1893..	2,812 40
do édifice public do	Dominion Coal, Coke and Transportation Co	26 " 1893..	1,460 55
Territoires du Nord-Ouest.			
Calgary, bur. de poste—appar de chauff. à air chaud.	C. et W. Plaxton......	10 mai 1894..	1,608 00
Edmonton, Alta., bur. d'enreg. des terres et des bois—appareils de chauffage à air chaud.	Wilson et Cie.........	25 juil. 1894..	860 00
Moosomin, palais de justice—fourn. de la houille.....	Cie d.c.f. et d.h. d'Albert	25 août 1893..	257 80
do do do	Harston Windatt et Cie	19 sept. 1893..	135 00
Regina, Assa., édifices publics— do	Cie Smith et Ferguson.	25 août 1893..	149 15
do do do	Harston Windatt et Cie	19 sept. 1893..	698 48
do bur. des titres aux terr. do	Dominion Coal, Coke & Transportation Co ..	26 août 1893..	137 50
do do do	Harston Windatt et Cie	19 sept. 1893..	72 90
Wolseley—contruction d'un palais de justice.........	Banbury et Magee	1er nov. 1893..	5,000 00
Colombie-Britannique.			
Victoria, salle d'exerc.—planch. rât. d'armes et caissons	Christie Thompson et cie	17 oct. 1893..	1,985 50

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Fin.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
HAVRES ET RIVIÈRES.			$ c.
Nouvelle-Ecosse.			
Babbin's Cove, C.-B.—construction d'un quai d'hiver.	Isidore LeBlanc......	19 déc. 1893..	2,495 00
Ile de Boularderie—construction d'un quai...........	Hugh McDonald......	16 avril 1894..	2,643 00
Grand-Etang--jetées....................................	F. Toms..............	5 déc. 1893..	20,500 00
Nyanza—quai de broussailles et pierre...............	John McMillan.......	2 nov. 1893..	1,484 00
Ile du Prince-Edouard.			
Baie Saint-Pierre—ouvrage pour protéger la grève....	H. D. MacEwen......	8 déc. 1893..	746 00
Souris—nouveau bloc de bois.........................	Wightman et Mellish..	3 juil. 1893..	18,600 00
Iles-de-Bois—reconstruction et réparation des ouvrages........................	John Burns...........	30 déc. 1893..	12,400 00
Nouveau-Brunswick.			
Campbellton—amélioration du débarcadère du bac....	Warren Taylor........	4 déc. 1893..	976 00
Québec.			
Baie Saint-Paul—prolongement du quai...............	Ludger Lemieux......	17 juil. 1893..	5,700 00
Grande-Rivière— do do	F. B. Atkinson.......	8 mai 1894..	8,990 00
Dragueurs et matériel.			
Nouveau dragueur—2 chaudières cylindriques, type naval.......................	J. C. et R. S. Weir....	27 janv. 1894..	4,790 00
do do courbes, crochets et genoux....	Cyrille Chénier	1er fév. 1894..	1,400 00

J. A. CHASSÉ.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1894.

N° 2—État des propriétés achetées ou vendues par le ministère des travaux publics, durant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Date du l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Surface.	Prix.
						$ c.
8 juill. 1893.	Syndics des emp. de ville	Sa Majesté...	Moosomin, Assa.—Lots nos 12 et 13, bloc 28.....	Pour écurie, P. N.-O....	12,500 pds.... . .	175 00
28 août 1893.	R. P. Rithet et Cie......	do ..	Dragueur "Mud Lark" et trois chalans........	Dragage...............	....	24,000 00
31 oct. 1893.	Alex. McDonald *et ux*...	do ..	Pièce de terre..................................	Abord du quai..........	$\frac{12}{100}$ d'acre..........	110 00
18 déc. 1893.	Sa Majesté..............	Cité de Toroto.	15 lots de la nouvelle ligne du moulin à vent.....	Fins municipales........	....	1 00
17 jan. 1894.	Religieuses hospitalières de Saint-Joseph.	Sa Majesté...	Tracadie, N.-B.—Morceau de terre à............	Pour un lazaret.........	12 acres............	630 00
13 nov. 1893.	John J. Wallace........	do ..	Gardner's Creek, N.-B.—Pièce de terre et droit de passage.	Pour quai..............	45 acres............	1 00
3 août 1893.	Robert Weir............	do ..	William's Head, C.-B.—Droit de passage pour posage de conduits.	Station de quarantaine..	12 pds de large......	250 00
21 mars 1894.	C. C. P., syndics des emplacements de ville.	do ..	Régina, Assa.—Terrain additionnel, étant les lots 21, 22, 23, bloc 345.	Pour palais de justice....	10,125 pds...........	300 00
18 jan. 1894.	J. A. Montgomery......	do ..	Régina, Assa.—Terrain additionnel, lots 24 et 25, bloc 345.	do	6,650 pds...........	60 00
14 fév. 1894.	Cie d.c.d.f. et d.h. d'Albert	do ..	Lethbridge, Alta.—Pièce de terre 66 p. de largeur	Pour abords du pont de la rivière du Ventre.	12½ acres...........	Octr. gratuit
16 jan. 1894.	The Canada Western Hotel Co.	do ..	Victoria, C.-B.—Lots 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8, bloc 71.	Emp. pour édifice public.	....	75,000 00
3 do 1893.	Parker Glasier.........	do ..	Rivière Saint-Jean, N.-B.—Quai et d. de passage.	Fins publiques..........	....	Don.
17 mars 1894.	H. J. Beemer..........	do ..	Roberval, Qué. do do ..	do "........	....	750 00
13 juin 1894.	Dame T. T. Blais........	do ..	Richmond, Qué.—Partie des lots nos 10 et 16, 14e rang, township de Cleveland, donnant sur la grande rue.	Emp. pour édifice public.	....	3,000 00
13 do 1894.	Francis Smith	do ..	Richmond, Qué.— Pièce triangulaire de terrain, 14e rang, township de Cleveland.	do do ..	....	100 00
23 do 1894.	Jane Smythe............	do ..	Halifax, N.-E.—Lot de terrain situé dans la cité d'Halifax.	Pour salle d'exercices....	3,094 pds. p. ou m...	3,500 00
25 do 1894.	James Thomson.........	do ..	do do do do ..	do do	4,700 do ..	2,528 80
27 do 1894.	Joseph Cruise *et ux*......	do ..	do do do do ..	do do	1,664 do ..	2,500 00

J. A. CHASSÉ.

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 novembre 1894.

N° 3.—ETAT des propriétés louées au et par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1994.

Date du bail.	Bailleur.	Preneur.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
20 oct. 1893..	MacLean, Roger et Cie..	Sa Majesté...	Ottawa, Ont.—Ancienne imprimerie............	Pour ateliers de l'Etat..	3 ans..............	$650 par an.
27 déc. 1893..	S. Murphy.............	do ..	do Magasins N° 536 rue Sussex ...	Magasin pour le Musée Géologique.	6½ mois.	$30.00 p. m.
10 janv. 1894..	Sa Majesté	Wm. Dodd....	Yale, C.-B.—Ancien hôtel du gouvernement et terrains.	Entreprise pa ticulière ..	5 ans..............	$1.00 p. an.
8 mars 1894..	do	J. A. Gagnon	Cap de la Madeleine, Qué.—Pièce de terrain sur la rive est du Saint-Maurice.	do	Durant le bon plaisir	$20.00 do
11 mai 1894..	Mary E. Chambers......	Sa Majesté...	Smith's Falls, Ont.—Pièce de terrain située dans la ville de, lot N° 33.	do	1 an..........	$6.00 do

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1894.

J. A. CHASSÉ.

ANNEXE N° II.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

DU 1ER JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1894.

ANNEXE N° II.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

LETTRES reçues et envoyées depuis 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1894.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 do 1er janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 do do do	3,448	2,171
1870 do do do	4,961	3,185
1871 do do do	6,268	3,983
1872 do do do	8,333	4,428
1873 do do do	10,072	5,707
1874 do do do	9,800	5,043
1875 do do do	9,006	5,006
1876 do do do	7,971	4,773
1877 do do do	7,517	4,425
1878 do do do	6,886	4,021
1879 do do au 6 octobre	7,186	4,547
1879 do 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 do 1er janvier do	8 451	4,410
1881 do do do	9,599	5,529
1882 do do do	10,505	5,699
1883 do do do	11,633	6,227
1884 do do do	13,114	6,903
1885 do do do	8,977	5,321
1886 do do do	9,644	5,352
1887 do do au 30 juin	4,866	2,735
1887 do 1er juillet do 1888	10,493	6,343
1888 do do do 1889	10,522	7,042
1889 do do do 1890	10,098	7,448
1890 do do do 1891	10,576	7,286
1891 do do do 1892	11,637	6,700
1892 do do do 1893	11,720	6,220
1893 do do do 1894	9,517	6,028

NOMBRE de chèques passés du comptable chez le secrétaire et qui ont été expédiés par la poste, de 1882 à 1894.

Années.	——	Nombre.
1882	Du 22 septembre au 30 juin 1883	1,566
1883	do 1er juillet do 1884	3,366
1884	do do do 1885	3,298
1885	do do do 1886	3,466
1886	do do do 1887	4,198
1887	do do do 1888	4,692
1888	do do do 1889	4,960
1889	do do do 1890	4,819
1890	do do do 1891	5,37
1891	do do do 1892	5,400
1892	do do do 1893	7,174
1893	do do do 1894	7,792

CHÈQUES émis par le ministère des finances et expédiés par le secrétaire.

Années.	—	Nombre.
1885........	Du 1er avril au 30 juin 1885........	245
1885........	do 1er juillet do 1886........	954
1886........	do do do 1887........	1,158
1887........	do do do 1888........	918
1888........	do do do 1889........	887
1889........	do do do 1890........	908
1890........	do do do 1891........	790
1891........	do do do 1892........	820
1892........	do do do 1893........	822
1893........	do do do 1894........	868

LETTRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1894.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1880—Du 1er janvier au 30 juin........	....	1,273
1880 do 1er juillet do 1881........	....	2,943
1881 do do do 1882........	....	2,859
1882 do do do 1883........	3,538	4,600
1883 do do do 1884........	3,860	6,004
1884 do do do 1885........	4,500	6,718
1885 do do do 1886........	6,075	6,450
1886 do do do 1887........	6,816	6,380
1887 do do do 1888........	6,947	6,870
1888 do do do 1889........	6,484	7,667
1889 do do do 1890........	7,448	6,578
*1890 do do do 1891........	....	7,751
1891 do do do 1892........	6,113	4,260
1892 do do do 1893........	7,428	6,453
1893 do do do 1894........	6,900	†4,517

* Le nombre exact de lettres reçues ne peut pas être définitivement donné, mais sera à peu près dans la même proportion que les lettres envoyées l'année dernière.

† La diminution dans le nombre des lettres envoyées provient du changement opéré le 1er janvier 1894 dans la manière de transmettre les comptes au secrétaire. Jusque-là une lettre accompagnait chaque compte, mais maintenant un paquet de comptes va avec chaque lettre.

LETTRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, de janvier 1880 au 30 juin 1894.

Années.	—	Nombre.
1880........	Du 10 janvier au 30 juin........	418
1880........	do 1er juillet do 1881........	1,795
1881........	do do do 1882........	2,352
1882........	do do do 1883........	2,651
1883........	do do do 1884........	3,611
1884........	do do do 1885........	3,119
1885........	do do do 1886........	2,867
1886........	do do do 1887........	3,281
1887........	do do do 1888........	3,552
1888........	do do do 1889........	4,229
1889........	do do do 1890........	3,374
1890........	do do do 1891........	3,948
1891........	do do do 1892........	4,009
1892........	do do do 1883........	4,232
1893........	do do do 1894........	3,966

NOTE—Les lettres, en comptant les rapports, reçues au bureau de l'ingénieur en chef peuvent être estimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

ANNEXE Nº 12.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES

DE LA CLOTURE ET DE L'OUVERTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER, LE FLEUVE ET LE GOLFE SAINT-LAURENT ET LES GRANDS LACS.

ANNEXE No 12.

DATES de la clôture et de l'ouverture de la navigation aux ports ci-après mentionnés, au Canada, en 1893 et 1894.

Ports.	Provinces.		Date de la clôture en 1893-94.	Date de l'ouverture en 1894.	Observations.
Arichat, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Ile Madame, entrée sud, Détroit de Canso	3 fév	21 mars	"Glace flottante interrompt la navigation du 20 avril au 3 mai."
Bathurst	N.-Brunswick	Baie des Chaleurs	14 déc	1er mai	
Belleville	Ontario	Lac Ontario	18 nov	2 avril	"Ouverture de bonne heure."
Campbellton	N.-Brunswick	Baie des Chaleurs	2 déc	27 ″	
Charlottetown	Ile du P.-E.	Golfe Saint-Laurent	19 ″	11 ″	
Collingwood	Ontario	Baie Georgienne	14 ″	10 ″	"Le plus à bonne heure depuis 20 ans."
Gaspé	Québec	Golfe Saint-Laurent	4 ″	8 mai	
Georgetown	Ile du P.-E.	″ ″	11 janv	22 mars	"Le steamer d'hiver tient sa voie libre jusqu'au quai du chemin de fer."
Goderich	Ontario	Lac Huron	27 nov	15 ″	
Halifax	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	....	....	Toujours ouverte et libre de glace.
Kincardine	Ontario	Lac Huron	6 nov	4 avril	
Kingston	do	Lac Ontario	30 déc	19 mars	
Louisburg, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	....	....	"Pas de glace formée à ce port pour interrompre la navigation. Il a été ouvert tout l'hiver, sauf deux ou trois jours pendant lesquels il a été bouché par les glaces en dérive venues du golfe "
Montréal	Québec	Fleuve Saint-Laurent	4 déc	12 avril	"Dernier départ pour la mer, 1893, 23 novembre. Premier arrivage de la mer, 1894, 27 avril."
Rustico-Nord	Ile du P.-E.	Golfe Saint-Laurent	15 ″	6 mai	"La navigation s'est fermée plus tôt et ouverte plus tard que d'habitude, à cause des glaces en dérive descendant du nord dans le golfe S.-L."
Sydney-Nord, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Près de l'entrée est, golfe Saint-Laurent, océan Atlantique	25 janv.	1er avril	"Pas de glace en dérive cette année, par suite le port a été libre de bonne heure."
Owen Sound	Ontario	Baie Georgienne	4 déc	17 mars	Dates du dernier départ et du premier arrivage des navires dans ce port.
Percé	Québec	Golfe Saint-Laurent	5 ″	10 avril	
Pictou	Nouvelle-Ecosse.	″ ″	15 ″	19 ″	
Port-Arthur	Ontario	Lac Supérieur	15 ″	3 mai	
Port Dover	″	Lac Erié	2 ″	3 avril	"Pas beaucoup de glace l'hiver dernier."
Port-Hope	″	Lac Ontario	....	....	En aucun temps de l'hiver de 1893-94, la glace n'a empêché un navire d'entrer. Dernier arrivage, 7 décembre. Premier départ, 6 avril.
Port Stanley	″	Lac Erié	10 janv	14 mars	
Québec	Québec	Fleuve Saint-Laurent	30 nov	....	"Premier arrivage de la mer, 25 avril; d'Anticosti, 12 avril; de Montréal, 22 avril. Les rivières St-Charles et Bersimis ont été fermées par la glace le 4 de décembre."

Sainte-Anne, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée du golfe Saint Laurent	4 janvier.	4 avril	
Saint-Jean	Québec	Rivière Richelieu	30 nov.	21 mars.	
Saint-Jean	N.-Brunswick	Baie de Fundy			Toujours libre.
Saint-Pierre, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	27 février.	13 mars.	
Sarnia	Ontario	Lac Huron	11 déc.	16 "	Le passeur a marché tout l'hiver.
Sault Sainte-Marie	"	Lac Supérieur	1 "	17 avril	
Shédiac	N.-Brunswick	Golfe Saint-Laurent	11 "	20 "	
Sorel	Québec.	Rivière Richelieu	2 "	15 "	
Sydney, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée du golfe Saint-Laurent	10 janvier.	2 mai	
Tadousac	Québec.	Fleuve Saint-Laurent	25 nov	18 avril	Navigation ouverte à Chicoutimi le 28 avril.
Trois-Rivières	"	" "	25 "	28 "	
Toronto	Ontario	Lac Ontario	30 déc.	17 mars	
Wiarton	"	Baie Georgienne	25 nov	18 avril	
Windsor	"	Rivière Détroit			Les passeurs ont fait le service tout l'hiver.
Winnipeg	Manitoba	Rivière Rouge	13 nov	24 avril	Ces dates sont pour la Rivière Rouge. La navigation sur le lac Winnipeg s'est ouverte plus tard.
York Factory	Territ. du N.-O.	Baie d'Hudson	4 "	20 mai	Rivière remplie de glace le 23 octobre.

ANNEXE N° 13.

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS À LA SESSION DE 1894

ET QUI SE RAPPORTENT AU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX

TRAVAUX SOUS SON CONTRÔLE.

ANNEXE N° 13.

LISTE de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés à la troisième session du septième parlement terminée le 23 avril 1894, et qui se rapportent au ministère des travaux publics ou aux travaux sous son contrôle.

Sujet.	Titre au long du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice se terminant le 30 juin 1895 et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté afin de rencontrer les frais du service public pendant l'exercice se terminant respectivement le 30 juin 1894 et le 30 juin 1895 et pour autres fins se rapportant au service public.	1	3
Concernant le service civil.....	Acte modifiant de nouveau les actes concernant le service civil.	18	103
Havres publics................	Acte concernant les havres publics..............	47	329
Commissaires du havre de Montréal..................	Acte portant modification et refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Montréal.	48	331
Jours de fête..................	Acte modifiant de nouveau la loi relative aux jours de fête..	55	371

N.-B.—Par un arrêté en conseil du 13 avril 1893, des règlements ont été établis pour régie, entretien, bon usage et protection des glissoirs, estacades et travaux s'y rattachant dans le district de Trent et New-Castle, page cxxxvi des Statuts du Canada, 57-58 Victoria—Aussi, écluse de la rivière Yamaska.

J. A. CHASSÉ.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1894.

ANNEXE Nº 14.

ÉTAT DÉTAILLÉ DE LA DÉPENSE

POUR

RÉPARATIONS, ETC.,

AUX

ÉDIFICES PUBLICS, CANADA

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894

PAR

O. DIONNE, COMPTABLE

ANNEXE No 14.

ÉTAT DÉTAILLÉ de la dépense à compte des " Edifices publics, réparations," etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plomberie, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires, etc.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
	Nouvelle-Ecosse.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Amherst, bureau de poste	130 08							159 08	289 16					289 16	1
2	Annapolis "		32 00						227 41	259 41			117 00		376 41	2
3	Antigonish "	1 50							12 87	14 37				2 00	16 37	3
4	Baddeck "								23 92	23 92					23 92	4
5	Halifax, bureau du sous-receveur gén'l											1,200 00			1,200 00	5
6	" édifice fédéral	189 66	130 36	189 48	328 42	2,218 16			285 84	3,341 92			263 35	32 50	3,637 77	6
7	" entrepôt de vérification	9 25				15 25			57 30	81 80		1,000 00			1,081 80	7
8	" dépôt des immigrants												22 00		22 00	8
9	" pénitencier											24			24	9
10	New-Glasgow, bur. de p.	4 40	2 30							6 70					6 70	10
11	Sydney-Nord "	449 30							21 62	470 92	105 00				575 92	11
12	Pictou, douane					216 00	326 60		3 02	545 62					545 62	12
13	" hôpital de la mar.				89 55	89 55				179 10					179 10	13
14	Sydney, bureau de poste								63 65	63 65					63 65	14
15	Truro "	3 90			53 75	628 00			206 45	892 10					892 10	15
16	Windsor "	200 00			37 20				98 91	336 11				7 01	343 12	16
17	Yarmouth "				58 50	5 95			122 33	186 78			10 25		197 03	17
	Ile du Prince-Edouard.															
18	Charlottetown, édifice fédéral	69 89	15 00	68 50	247 38	317 00			374 38	1,092 15	46 29			504 75	1,643 19	18
19	Montague bureau de poste	2 31		20 50	29 00	29 00				80 81					80 81	19
20	Summerside "	156 51			436 00	133 00			20 00	745 51	54 18				799 69	20

	Nouveau-Brunswick.															
21	Bathurst, bureau de poste.	2 30	....	....	203 19	37 21	....	....	57 05	299 75	....	....	....	6 30	306 05	21
22	Carleton " ..	....	57 40	....	....	188 00	....	....	....	245 40	....	....	....	....	245 40	22
23	Dalhousie " ..	....	....	....	44 00	....	516 00	....	86	560 86	....	....	....	....	560 86	23
24	Fredericton " ..	24 80	....	....	....	6 20	....	....	....	31 00	....	....	....	....	31 00	24
25	Moncton " ..	570 88	....	....	....	213 60	450 00	....	158 66	1,393 14	....	....	....	....	1,393 14	25
26	Newcastle " ..	....	28 00	21 35	....	....	....	....	138 90	188 25	....	....	76 00	....	264 25	26
27	Portland " ..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	130 90	....	....	130 90	27
28	Saint-Jean, douane......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	44 00	....	....	44 00	28
29	" " temp.	....	....	....	....	....	....	....	16 65	16 65	....	3,000 00	82 50	....	3,099 15	29
30	" bur. des ingén..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	500 00	125 00	....	625 00	30
31	" ent. de vérificat.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	250 00	....	....	250 00	31
32	" hôp. de la mar.	342 70	....	....	....	....	....	....	....	342 70	....	....	....	....	342 70	32
33	" pénitencier	....	....	....	....	....	....	....	30 00	30 00	....	....	....	....	30 00	33
34	" bur. de poste...	262 48	39 04	....	....	82 95	2,276 55	....	214 13	2,875 15	....	....	182 75	....	3,057 90	34
35	" caisse d'épargne	50 16	....	....	....	145 60	622 05	....	113 77	931 58	....	....	155 35	....	1,086 93	35
36	St. Stephen's, b. de poste.	47 87	....	....	....	....	....	....	....	47 87	....	....	....	....	47 87	36
37	Sussex " ..	....	....	....	....	108 00	....	....	71 75	179 75	....	....	....	....	179 75	37
38	Woodstock " ..	....	....	....	....	....	....	....	5 00	5 00	....	....	....	....	5 00	38
39	Edifices publics en génér.	....	....	....	....	....	....	1,642 96	....	1,642 96	1.566 00	....	....	....	3.208 96	39
40	Total pour les provinces maritimes	2,517 99	304 10	299 83	1,526 99	4,433 47	4,191 20	1,642 96	2,483 55	17,400 09	1 71 47	6,125 14	1,034 20	552 56	26,883 46	40
	Quebec.															
1	Aylmer, bur. de poste...	3 50	....	....	....	4 08	....	....	59 85	67 43	....	....	34 85	....	102 28	1
2	Coaticook " ...	....	....	....	....	....	....	....	4 75	4 75	....	....	....	....	4 75	2
3	Dundee, douane.........	....	....	....	....	....	....	....	121 50	121 50	....	....	....	....	121 50	3
4	Hull, bureau de poste...	....	....	....	....	8 90	....	....	37 05	45 95	....	....	....	....	45 95	4
5	Joliette " ...	....	....	....	....	29 02	....	....	59 65	88 67	....	....	....	....	88 67	5
6	Lachine " ...	....	....	....	....	....	....	....	82 60	82 60	....	....	....	....	82 60	6
7	Laprairie " ...	106 78	....	....	....	....	166 00	6 80	67 73	347 31	225 00	....	....	....	572 31	7
8	Montréal, douane.......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	181 21	....	181 21	8
9	" ent. de vérificat.	63 36	....	....	....	....	....	....	....	63 36	....	....	....	....	63 36	9
10	" bur. de poste...	39 91	....	....	....	....	....	....	....	39 91	....	....	62 50	....	102 41	10
11	Quebec, édifi. de la citad.	407 77	....	701 83	....	45 75	381 68	179 95	200 45	1,917 43	....	....	....	....	1,917 43	11
12	" b. d. i.-m. de bois.	44 05	....	....	....	....	....	....	....	44 05	....	....	....	....	44 05	12
13	" douane	164 97	2,256 75	125 40	....	....	....	....	86 45	2,633 57	....	....	....	....	2,633 57	13
14	" ent. de vérificat..	46 23	....	206 50	....	170 25	749 82	....	139 10	1,311 90	....	....	....	....	1,311 90	14
15	" dépôt des immig-	....	15 24	....	....	....	....	....	110 00	125 24	....	....	....	....	125 24	15
16	" observatoire.....	115 00	....	....	....	257 01	....	....	392 99	765 00	....	....	....	....	765 00	16
17	" ancienne douane.	....	61 70	126 00	....	....	....	....	....	187 70	....	....	....	....	187 70	17
18	" bureau de poste..	68 95	565 00	293 51	....	....	....	....	14 75	942 21	....	....	278 00	35 20	1,255 41	18
19	" édif., quai de la R.	21 25	....	....	....	....	....	....	....	21 25	....	....	....	....	21 25	19
20	" bur. de l'inspect.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	76 75	....	76 75	20
	A reporter........	1,081 77	2,898 69	1,453 24	....	515 01	1,297 50	186 75	1,376 87	8,809 83	225 00	....	633 31	35 20	9,703 34	

ANNEXE N° 14.—Dépense à comp'e des "Edifices publics, réparations," etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plomberie, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
	Report..........	1,081 77	2,898 69	1,453 24	....	515 01	1,297 50	186 75	1,376 87	8,809 83	225 00	....	633 31	35 20	9,703 34	
	Québec—Fin.															
21	Rivière-du-Loup (Fraserville) bureau de poste..								266 47	266 47			74 00		340 47	21
22	Sherbrooke, b. de poste..	249 50		175 40					177 22	602 12			838 04		1,440 16	22
23	Sorel " ..		62 36						2 58	64 94					64 94	23
24	St-Hyacinthe " ..								8 00	8 00					8 00	24
25	St-Jérôme " ..	13 40							6 00	19 40					19 40	25
26	Saint-Jean " ..	23 40	30 00	50 00			580 50		38 50	722 40					722 40	26
27	Trois-Rivières, douane...	3 00			24 00				288 37	315 37					315 37	27
28	" b. de poste.	13 25					329 10		74 41	416 76			2 00		418 76	28
29	Valleyfield " .								1 25	1 25		405 00			406 25	29
30	Edif. publics en général.							663 31		663 31					663 31	30
31	Total pour Québec.	1,384 32	2,991 05	1,678 64	24 00	515 01	2,207 10	850 06	2,239 67	11,889 85	225 00	405 00	1,547 35	35 20	14,102 40	31
	Ontario.															
1	Almonte, bur. de poste..	143 00								143 00	30 00				173 00	1
2	Amherstburg " ..								476 00	476 00					476 00	2
3	Barrie " ..		123 36	10 04	37 88					171 28					171 28	3
4	Belleville " ..	602 88	157 00		452 22				84 70	1,296 80			17 75		1,314 55	4
5	Berlin " ..	312 65			108 00	202 82			16 95	640 42				8 00	648 42	5
6	Brampton " ..				46 18	24 90			60 93	132 01			26 80		158 81	6
7	Brantford " ..	300 00	220 59							520 59					520 59	7
8	Brockville " ..	18 90	173 77					12 60	102 94	308 21			9 50	10 60	328 31	8
9	Carleton Place " ..												33 05		33 05	9
10	Cayuga " ..	1 00							5 88	6 88			5 75		12 63	10

11	Chatham "	3 25		272 25		1 00				29 50					290 50	11
12	Clifton "								3 00	3 00					3 00	12
13	Cobourg "								136 27	136 27					136 27	13
14	Cornwall "	8 40					1,325 00		51 05	1,384 45					1,384 45	14
15	Dundas "								22 95	22 95		500 00			522 95	15
16	Dunnville, bur. du canal								90 00	90 00			12 00		102 00	16
17	Galt, bureau de poste	3 94			208 80	11 25			109 88	333 87					333 87	17
18	Gananoque, douane	273 02	30 00	19 95					66 00	388 97					388 97	18
19	" bur. de poste	11 25							75	12 00					12 00	19
20	Goderich "	18 80	5 00		2 55	12 57			26 21	65 13			19 10		84 23	20
21	Guelph "	5 75		9 96		12 30			135 51	163 52			41 00	2 00	206 52	21
22	Hamilton, douane	303 87				17 00				320 87					320 87	22
23	" bureau de poste	91 85	26 40			6 40			150 00	274 65			47 00	19 25	340 90	23
24	" anc. b. de poste							75 32		75 32					75 32	24
25	Kingston, douane		871 52	16 30		179 77			61 13	1,128 72			21 43	7 84	1,157 99	25
26	" bur. de poste	31 54	731 47		221 98				62 89	1,047 88			20 00	16 62	1,084 50	26
27	Lindsay "	24 00				4 75			127 40	156 15				10 00	166 15	27
28	London, douane	19 70				54 62				74 32				3 78	78 10	28
29	" école militaire							15 30		15 30					15 30	29
30	" bur. de poste					91 87				91 87				2 50	94 37	30
31	Napanee "	7 83			50 00	20 80			28 50	107 13					107 13	31
32	Orangeville "	2 35			7 50	40 00			12 95	62 80			6 50	2 00	71 30	32
33	Ottawa, b. d. ex. d. s. civil											137 52			137 52	33
34	" central chambers											83 33			83 33	34
35	" banque d'Ottawa											1,000 00			1,000 00	35
36	" entrep. de vérific.											850 00			850 00	36
37	" musée géologique											330 00			330 00	37
38	" édifices publics	8,233 72	12 50	5,713 17	718 50	4,765 87	5,941 01		3,224 40	28,609 17	80582 86		9,570 01		118,762 04	38
39	" ateliers "											975 00			975 00	39
40	" bureaux de traducteurs, rue Sussex											240 00			240 00	40
41	Pembroke, bur. de poste					3 00				3 00			10 00		13 00	41
42	Peterboro', douane					3 42			3 50	6 92					6 92	42
43	" bur. de poste								7 75	7 75	11 58		3 38		22 71	43
44	Petrolea "	72 12		231 75				87 20		391 07	225 00				616 07	44
45	Port-Arthur "	136 10								136 10			227 50		363 60	45
46	Port-Colborne "	4 50		12 00	150 90				2 00	169 40					169 40	46
47	Port-Dalhousie, douane												19 00		19 00	47
48	Port-Hope bur. de poste	438 18			2 00	1 85			213 71	655 74	102 40		41 80	2 00	801 94	48
49	Prescott, douane					129 20				129 20					129 20	49
50	" bur. de poste	74 45				262 00			3 20	339 65			73 45	1 50	414 60	50
51	Rideau Hall	1,370 24		733 99	89 60	1,281 09			693 72	4,168 64	6,724 58		1,441 66	2,665 00	14,999 88	51
52	Stratford, bur. de poste		233 75	211 70		129 25			121 00	695 70		35 00	38 00		768 70	52
53	Strathroy "		100 00							100 00					100 00	53
54	Ste-Catherine, b. de poste	30 00	7 70		22 00				21 00	80 70					80 70	54
55	Saint-Thomas, do	31 44			39 70				43 81	114 95					114 95	55
56	Toronto, b.d. ex. d. s. civil										4 50	65 00			69 50	56
57	" douane	258 38	54 20	165 05	140 18	442 06			271 92	1,331 79	110 70		340 28	16 50	1,799 27	57
	A reporter	12,833 11	2,747 26	7,396 16	2,297 99	7,711 79	7,266 01	190 42	6,437 90	46,880 64	87,791 62	4,215 85	1,2024 96	2,767 59	153,680 06	

ANNEXE N° 14.—Dépenses à compte des " Edifices publics, réparations," etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations.										Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
		Ferronnerie, plomtrage, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.							
		$ c.	$ c.	$ c.	c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
	Report.........	12,833 11	2,747 26	7,396 16	2,297 99	7,711 79	72,66 01	190 42	6,437 90	46,880 64		87,791 62	4,215 85	12,024 96	2,767 59	153,680 66	
	Ontario—*Fin.*																
58	Toronto, entrepôt de vérifi.	864 23	....	234 00	770 13	37 00	1,583 70	....	221 40	3,710 46		181 72	....	....	....	3,892 18	58
59	" bur. d. ingénieurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....		....	....	35 00	....	35 00	59
60	" b. du rev. de l'int.	41 74	409 45	....	....	81 00	....	....	128 36	660 55		48 21	....	....	....	708 76	60
61	" école militaire....	....	....	....	....	....	....	10 20	....	10 20		....	....	....	....	10 20	61
62	" bureau de poste..	202 64	160 40	....	273 24	1,069 85	1,405 50	....	681 50	3,793 13		263 82	....	166 25	....	4,223 20	62
63	" caisse d'épargne..	....	....	....	33 60	....	....	....	....	33 60		....	....	....	....	33 60	63
64	" b. de l'insp. d. b. à v.	....	....	....	....	....	....	....	....	....		....	....	60 00	....	60 00	64
65	Trenton, bur. de poste ..	4 00	....	....	....	....	....	....	60 56	64 56		....	....	....	4 00	68 56	65
66	Walkerton " ..	36 00	....	....	....	3 50	....	10 50	14 75	64 75		....	....	....	2 00	66 75	66
67	Windsor " ..	72 81	....	....	175 00	....	....	....	177 40	425 21		....	....	....	2 50	427 71	67
68	Edif. publics en général...	....	....	....	....	....	....	939 57	....	939 57		....	....	....	....	939 57	68
	Total pour Ontario ..	14,054 53	3,317 11	7,630 16	3,549 96	8,903 14	10,255 21	1,150 69	7,721 87	56,582 67		88,285 37	4,215 85	12,286 21	2,776 09	164,146 19	
	Manitoba.																
1	Brandon, b. des terr. fédér.	....	....	....	....	....	....	....	3 75	3 75		....	....	62 30	....	66 05	1
2	" bureau de poste.	200 10	....	20 09	....	3 25	....	....	192 51	415 95		17 08	....	....	....	433 03	2
3	Winnipeg, b. de l'archit..	....	....	....	....	....	....	....	....	....		....	....	....	107 69	107 69	3
4	" b.d. i.-m.d. bois	92 00	....	....	....	....	....	....	124 00	216 00		....	....	....	6 00	222 00	4
5	" douane........	17 97	....	....	....	10 00	....	....	9 50	37 47		....	....	11 70	5 00	54 17	5
6	" b. d. terr. fédér.	53 84	....	98 01	....	13 25	....	....	414 66	579 76		....	....	....	8 15	587 91	6
7	" entrep. d. vérifi.	....	....	....	....	10 00	....	....	....	10 00		....	....	11 93	6 25	28 18	7
8	" b.d. rev. d. l'int.	....	....	....	....	....	....	....	33 00	33 00		....	....	....	....	33 00	8
9	" bur. de poste..	138 71	....	2 67	....	171 11	593 30	....	126 83	1,032 62		....	....	....	16 15	1,048 77	9
10	" b.d. l'in. d. b. à v.	....	....	....	....	....	....	....	....	....		....	....	34 50	....	34 50	10

11	Edifices publics en général							354 34		354 34	3,149 98				3,504 32	11
	Total pour Manitoba	502 62		120 77		207 61	593 30	354 34	904 25	2,682 89	3,167 06		120 43	149 24	6,119 62	
	Territoires du Nord-Ouest															
1	Calgary, douane												65 00		65 00	1
2	" bur. des ter. féd.												40 00		40 00	2
3	Lethbridge "								66 00	66 00					66 00	3
4	" bur. de poste								4 00	4 00					4 00	4
5	Macleod, palais de justice							30 50		30 50		166 66	56 50		253 66	5
6	Medicine Hat "												99 40		99 40	6
7	Moose Jaw "												58 40		58 40	7
8	Moosomin "	39 35							11 50	50 85					50 85	8
9	Prince-Albert "	21 00							338 50	359 50				59 00	418 50	9
10	Qu'Appelle, bur. d'ins. p.												99 50		99 50	10
11	Régina, b. du com. des t.													8 00	8 00	11
12	" palais de justice	8 30				7 45				15 75					15 75	12
13	" bur. des ter. fédé.												44 10		44 10	13
14	" résid. du lt-gouv.	9 50				11 71			102 65	123 86			63 00		186 86	14
15	" " (anc.)					25 47			242 50	267 97					267 97	15
16	" bureau de poste	6 15				23 90			16 15	46 20			6 50		52 70	16
17	Edifices publics en général							469 26		469 26					469 26	17
	Total pour T. N.-O.	84 30				68 53		499 76	781 30	1,433 89		166 66	532 40	67 00	2,199 95	
	Colombie-Britannique.															
1	Nanaïmo, bureau de poste			4 65			1,274 00	27 50	60 50	1,366 65	138 50				1,505 15	1
2	New-Westminster douane								32 50	32 50					32 50	2
3	New-Westminster, bureau de poste	36 50		36 87		3 00	110 37		33 60	220 34	50 00				270 34	3
4	Vancouver, bur. de poste.	31 85		41 35	32 50	16 70	91 82		422 45	636 67					636 67	4
5	Victoria, bur. de l'estima.					4 75				4 75					4 75	5
6	" casernes							3 00		3 00					3 00	6
7	" douane	78 15					39 71			117 86					117 86	7
8	" salle d'exercices	3 50	7 50	6 83	12 00	6 50	4 65			40 98	6 00				46 98	8
9	" bur. de l'ingén.								144 95	144 95		751 00	26 00		921 95	9
10	" bur., rev. de l'int.					2 50				2 50			122 00		124 50	10
11	" hop. de la marine	18 30	2 00			3 00			351 00	374 30					374 30	11
12	" bureau de poste.	120 66	25 00	2 15	10 00	11 50	126 44		418 85	714 60	21 00		383 20		1,118 80	12
	A reporter	2,88 96	34 50	91 85	54 50	47 95	1,646 99	30 50	1,463 85	3,659 10	215 50	751 00	531 20		5,156 80	

ANNEXE N° 14.—Dépenses à compte des " Edifices publics, réparations," etc.—*Fin.*

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plomberie, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
	Report........	288 96	34 50	91 85	54 50	47 95	1,646 99	30 50	1,463 85	3,659 10	215 50	751 00	531 20	....	5,156 80	
	C.-Britannique—Suite.															
13	Victoria, caisse d'épargne	....	....	....	....	....	....	....	4 50	4 50	....	....	8 95	....	13 45	13
14	" édifices publics en général.....	....	....	....	....	....	....	44 00	....	44 00	....	....	....	....	44 00	14
15	Edifices publics en général	....	....	....	....	....	....	117 51	75 00	192 51	....	....	....	....	192 51	15
	Total pour la C.-B....	288 96	34 50	91 85	54 50	47 95	1,646 99	192 01	1,543 35	3,900 11	215 50	751 00	540 15	....	5,406 76	
	Grands totaux......	18,832 72	6,646 76	9,821 25	5,155 45	14,175 71	18,893 80	4,689 82	15,673 99	93,889 50	93,664 40	11,663 65	16,060 74	3,580 09	218,858 38	

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 22 avril 1895.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1er JUILLET 1893 AU 30 JUIN 1894

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA
CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRES EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1895

[N° 10—1895.] *Prix :* 40 *centins.*

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Son Excellence le très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, etc., etc., gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le sous-signé a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux du Canada, couvrant le dernier exercice compris entre le 1er juillet 1893 et le 30 juin 1894.

Le tout respectueusement soumis,

JOHN HAGGART,

Ministre des chemins de fer et canaux.

TABLE DES MATIÈRES.

CHEMINS DE FER.

CANAUX.

CARTES.

(entre le rapport et les annexes.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXES.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

RAPPORT

1893-94

A Son Excellence
Le comte d'Aberdeen,
Gouverneur général.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,—J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministère des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, se trouvent dans les annexes.

Ci-joint (annexes nos 1, 2 et 3) on trouvera des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère ; aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, sur chacun des chemins de fer de l'État et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en ce qui concerne le gouvernement; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux qu'ont atteints les subventions payées.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Dans une annexe se trouve un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis pour l'exercice terminé le 30 juin 1894, par les compagnies de chemin de fer canadiens en conformité de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer au Canada, y compris ceux de l'État.

Les faits généraux suivants qui ressortent de ces relevés, offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris les deux appartenant à l'État, l'Intercolonial et celui de l'Ile du Prince-Edouard, était de 140 ; un certain nombre cependant sont affermés ou appartiennent à des compagnies qui se sont

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'État a étendu le sien jusqu'au 25 octobre 1894, et que, pour les lignes subventionnées, le rapport général contient sur certains points intéressants des renseignements qui vont jusqu'à la fin de décembre 1894.

fusionnées, et indépendamment des chemins de fer de l'État, le nombre des compagnies maîtresses est aujourd'hui de 72.

Le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 15,768, outre 2,017 milles de voies de garage ou d'évitement. Il y avait 15,368 milles en rails d'acier, et 15,627 milles en exploitation.

Le capital versé s'élevait à $887,975,020, ce qui accuse une augmentation de $15,818,545. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à $49,552,528, et les frais d'exploitation à $35,218,433, ce qui laisse un surplus de recettes nettes de $14,334,095.

Les recettes brutes accusent une réduction de $2,489,869, tandis que les frais d'exploitation ont diminué de $1,397,600, et les recettes nettes sont de $1,092,269 moindres que l'année précédente. Les trains ont transporté 14,462,498 voyageurs, soit 844,471 de plus que l'an dernier; mais le transport des marchandises a diminué de 1,282,483 tonneaux, le mouvement total ayant été de 20,721,116 tonneaux. Le nombre total de milles parcourus par les convois a été de 43,770,029, ce qui accuse une réduction de 915,924 milles. Le relevé des accidents constate que douze voyageurs ont été tués.

DÉPENSES DES CHEMINS DE FER—COMPTE DU CAPITAL.

AVANT ET DEPUIS LA CONFÉDÉRATION.

La liste qui suit indique la somme totale, portée au compte du capital, que le governement a employée à l'exécution de travaux de chemins de fer, comprenant la période avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1894 :

Chemin de fer Intercolonial	$47,551,479 85
(*a*) Prolongement-Est (jusqu'à 1891 inclusivement)	1,324,042 81
(*a*) Chemin de fer Oxford et New-Glasgow	1,945,497 69
(*a*) Chemin de fer Montréal et Ligne Courte Européenne (jusqu'à 1891 inclusivement)	333,942 72
(*a*) Chemin de fer du Cap-Breton	3,859,884 54
(*b*) Embranchement de Carleton (jusqu'à 1891 incluvement)	88,410 48
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	3,850,565 38
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Travaux exécutés par l'Etat et transportés à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, y compris les sommes payées pour travaux dans la Colombie-Britannique par suite de décisions arbitrales; aussi achats de terrains	30,964,954 01
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Autres dépenses pour arpentages, explorations, lignes télégraphiques, le chemin Dawson, l'écluse de Fort-Frances, etc	6,639,581 43
Chemin de fer Annapolis et Digby	618,655 38
	$97,077,014 16

(*a*) Maintenant compris dans le réseau de l'Intercolonial, acte 54-55 Vic., ch. 50 (1891).
(*b*) Il y a à accuser au crédit de ce chemin la somme de $40,000 payée en mars 1893 par la municipalité de Saint-Jean, N.-B., à laquelle la propriété du chemin a été transportée.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Chemin de fer Canadien du Pacifique........	25,000,000 00
(*c*) Chemin de fer Canadien du Pacifique—Prolongement jusqu'à Québec..........	1,500,000 00
(*d*) Chemin de fer Canada-Central......................	1,525,250 00
(*e*) Autres chemins de fer........................	11,363,187 44
	$136,465,451 60

Aux annexes 1, 2 et 3 se trouvent les relevés des sommes dépensées chaque année.

Cette somme ne comprend pas la subvention annuelle de $186,600 payable pendant vingt ans à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest à compter du 30 juin 1889 ; non plus que le versement annuel de la somme de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, soit 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 concédée par l'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), pour la ligne entre Ottawa et Québec. Le ministère des finances s'occupe de ces deux articles de compte.

ROUTE TRANSCONTINENTALE PAR CHEMINS DE FER CANADIENS

DE HALIFAX OU SAINT-JEAN À MONTRÉAL.

Il y a aujourd'hui un choix de quatre routes entre Halifax et Montréal, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé soit en partie soit sur tout son parcours. comme suit (les noms adoptés sont ceux des lignes principales) :

	Milles.	
Route du chemin de fer Intercolonial		
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis..................	675	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal..........................	173	
		848
(Ou par bateau passeur de Lévis à Québec et de là par le chemin de fer du Nord, Ch. de fer C.P., 173 milles.)		
Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—		
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag...............	146	
le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal..........................	334	
		755
Route du chemin de fer Grand-Tronc—		
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B...	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick................	90	
le chemin de fer Maine-Central................................	224	
Total jusqu'à Danville-Junction	589	
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	270	
		859

(*c*) Sur cette somme $970,000 ont été employées à l'achat d'obligations du chemin, lesquelles furent subséquemment annulées sous l'empire de l'acte 54-55 Vic., chap. 11.

(*d*) Y compris $85,250 remboursées à la ville de Pembrooke.

(*e*) Y compris la valeur des vieux rails transférés.

Route du chemin de fer Témiscouata—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston	170	
le chemin de fer Témiscouata jusqu'à la Rivière-du-Loup	81	
l'Intercolonial jusqu'à Lévis	115	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	175	
		814

De Montréal à la Côte du Pacifique.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Note.—On trouvera dans le rapport annuel du département pour l'exercice 1887 un état quelque peu détaillé des affaires du gouvernement avec cette compagnie.

Ligne-mère.

			Milles.
	De Québec à la Jonction Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal)		159
	De Montréal (à la tête des eaux de la navigation transatlantique) à la Jonction Saint-Martin		13
	De la Jonction Saint-Martin à Callander		331
Pour cette partie la Cie a été directement subventionnée par l'État, en vertu de son contrat.	De Callander à Port-Arthur	649	
	De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (en face de Winnipeg)	428	
	De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry	1,257	
	De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique	213	
			2,547
	De Port-Moody à Vancouver, Burrard-Inlet		15
	Total, de Montréal à Vancouver, Burrard-Inlet		2,906

Ce chemin de fer a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 28 juin 1886.

L'acte 41 Vic., c. 32, a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril 1888, provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction des voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point quelconque ou près de ce chemin, excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouvernement s'est obligé à garantir le paiement d'un intérêt de 3½ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de quinze millions de piastres, pendant une période n'excédant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de quinze millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécute en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888, après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil, et cette hypothèque, qui constitue la dite garantie,

couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,338 acres.

L'acte passé en 1891, 54-55 Vic., ch., 11, concernant la partie du chemin de fer du Pacifique dite chemin de la Rive-Nord, a autorisé l'annulation des bons hypothécaires de cette partie du chemin de fer, dont une valeur de $1,108,626 avait été achetée par le gouvernement pour la somme de $970,000 (partie d'une somme de $1,500,000 votée par le parlement dans le cours des années 1884-85 pour assurer au port de Québec accès pour les trains et le commerce du chemin de fer Canadien du Pacifique), et l'acquit de cette compagnie de toute créance relative à ces obligations. L'acte imposait pour condition que la compagnie passerait un acte de convention par lequel elle s'obligerait à terminer et fournir avec toute diligence les travaux et le matériel suivants, savoir :—

"Matériel roulant, y compris wagons-lits, wagons à voyageurs et à bagages, wagons-poste et à messageries, locomotives et wagons à marchandises, de qualité égale à ceux qui servent sur les autres parties du réseau ferré de la compagnie, ce qui entraînerait une dépense d'environ trois cent cinquante mille piastres ;

"Améliorations sur toute la ligne entre la Jonction Saint-Martin et la cité de Québec, de manière à rendre cette section aussi parfaite que les autres sections du Pacifique Canadien, y compris les facilités additionnelles pour les voyageurs à presque chaque station, une augmentation d'espace pour le maniement du fret, l'allongement des plates-formes et des voies de garage, de nouveaux garages pour le développement du trafic de la pierre, du bois et autres exploitations, la substitution de ponts en fer aux ponts de bois sur la ligne du chemin de fer de la Rive-Nord, et la construction des travaux spécifiques suivants :—

(1) Dans la cité de Québec :

- (*a*) Un élévateur à grain ;
- (*b*) Un hangar à farine ;
- (*c*) Les améliorations et facilités locales qui seront nécessaires pour le mouvement du trafic de cette cité ;

(2) A Trois-Rivières :

- (*a*) Un élévateur à grain ;
- (*b*) Améliorations au chemin de fer de ceinture ;
- (*c*) Améliorations sur l'embranchement des Piles ;

"Les dites améliorations sur la ligne entière devant entraîner une dépense d'environ trois cent mille piastres en sus de la dépense pour le matériel roulant ;

"Le tout devant être complété à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux."

En exécution de cet acte et à la demande de la compagnie, un arrêté du conseil a été passé le 14 décembre 1891, exposant les faits et approuvant l'exécution d'un projet d'acte de convention par lequel la compagnie s'engageait à exécuter les travaux stipulés dans l'acte, et à y faire les dépenses suivantes, savoir :—

"Au moins deux cent mille piastres ($200,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1er jour d'avril 1893, un montant total d'au moins trois cent cinquante mille piastres ($350,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1er jour d'avril 1894, et un montant total d'au moins cinq cent mille piastres ($500,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1895, et un montant total d'au moins six cent cinquante mille piastres ($650,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1896, sauf, pour les réparations et les renouvellements dont la nécessité n'existe pas encore, un prolongement de temps que Son Excellence le gouverneur en conseil jugera à propos d'accorder."

Le 22 décembre 1891, l'acte de convention ainsi autorisé fut régulièrement signé. Les travaux sont en cours d'exécution, mais n'ont pas encore été inspectés.

Dans la convention du 20 décembre 1886, exécutée en vertu d'un arrêté en conseil du 2 de ce mois, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie-Britannique par le gouvernement, la compagnie l'acceptant "sujet aux changements et corrections de défectuosités, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880." *

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été instituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888. Les arbitres ont rendu leur décision, et elle a été communiquée au gouvernement en octobre 1891 : le gouvernement aura à payer $579,255 à la compagnie, qui demandait $12,000,000. Le chiffre de la sentence arbitrale représente la valeur d'ouvrages que, suivant les arbitres, le gouvernement aurait dû exécuter sur les sections du chemin construit par lui dans la Colombie-Britannique. La somme ainsi accordée sera dépensée sous la surveillance d'un officier du gouvernement, pour certaines améliorations du chemin.

Il reste encore à régler deux réclamations sans importance relatives à des rails d'acier.

Cependant, après avoir entendu la preuve, les arbitres ont jugé que ces deux réclamations sont de celles qui doivent être décidées par le ministère plutôt que par arbitrage, car il s'agit uniquement de savoir si certaines sommes déduites de la subvention de $25,000,000 donnée à la compagnie, comme valeur des rails et attachés sur les sections du chemin de fer transférées à la compagnie en vertu de son contrat, auraient dû réellement être déduites. Dans un cas le ministère de la justice est d'opinion que la déduction faite n'a pas été juste ; et l'autre cas n'étant qu'une affaire de règlement de prix, le ministère s'en est occupé dans le cours de l'exercice, et la somme de $92,471.75 pour les deux réclamations a été remboursée à la compagnie.

La valeur totale des travaux ainsi exécutés depuis la date de la sentence arbitrale, jusqu'au 31 août 1894, suivant le rapport du fonctionnaire officiel qui en a charge, est de $492,347.46, laissant une somme de $86,907.74 à dépenser.

Il est à remarquer que pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, la compagnie a exploité, au Canada, 6,094 milles de chemin de fer, et que ses recettes brutes ont été de $19,357,098.05 (contre 5,782 milles de chemin et $20,795,304.66 de recettes pendant l'exercice précédent). Le total des frais d'exploitation s'est élevé à $12,447,808.03, laissant une recette nette de $6,909,290.02. Ces chiffres, qui ne s'appliquent qu'au trafic sur le territoire canadien, sont extraits de l'état attesté de la compagnie fourni conformément aux exigences de l'Acte des chemins de fer. (Voir *Statistique des chemins de fer*, annexe 15.)

---

* Date du contrat de la compagnie.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'État, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894, étaient :

		Milles.
Le chemin de fer Intercolonial	1,142	
do voies de quais	12½	
		1,154½
L'embranchement de Windsor (entretien seulement)		32
Le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard		211
Longueur totale		1,397¾

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 675 milles de longueur.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation. Ils sont donnés aux annexes numéros 4 et 5, où l'on trouvera des rapports par l'ingénieur en chef du ministère, le directeur général des chemins de fer de l'Etat et les contrôleurs généraux de ces chemins.

Les comptes du revenu général de 1893-94 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pendant le dernier exercice.

Le régime de l'Intercolonial comprend 1,142 milles en exploitation. Ses recettes se sont élevées à $2,987,510.27, et les frais d'exploitation à $2,981,671.98; ce qui accuse un profit de $5,838.29.

L'embranchement Windsor est entretenu, mais non pas exploité par l'Etat, qui reçoit un tiers du total des recettes. Sa longueur est de trente-deux milles. Les recettes de l'Etat ont été de $32,975.47, et les frais d'entretien, $17,645.09; ce qui a laissé un profit de $15,330.38.

Le chemin de l'Ile du Prince-Edouard a 211 milles de longueur. Les recettes se sont élevées à $158,533.83, et les frais d'exploitation à $226,891.05, les pertes de l'exercice se trouvant conséquemment de $68,357.23. Si l'on déduit les profits réalisés sur l'Intercolonial et l'embranchement Windsor, de la perte subie sur le chemin de l'Ile du Prince-Edouaad, la perte nette se trouve être de $47,188.56.

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'Etat, pendant le dernier exercice, accusent une diminution de $83,486.05 sur celles de l'exercice précédent, et les frais d'exploitation une diminution de $62,421.49.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir : Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Il se relie au Grand-Tronc à Chaudière-Junction, et au chemin de fer canadien du Pacifique à Québec (par bateau-passeur entre Lévis et Québec).

La longueur totale du chemin (y compris les voies de quais et autres pour le services des marchandises) est de 1,154½ milles.

Distance d'entier parcours:—

		Milles.
De Lévis (en face de Québec), par la voie de Saint-Joseph et de la jonction Saint-Charles (14 milles), à Halifax		675
De Lévis (en face de Québec), par la voie de Saint-Joseph et de la jonction Saint-Charles (14 milles), à Saint-Jean		578
De Lévis (en face de Québec) par la voie de Truro	à Sydney	827
	Sydney-Nord	820

NOTE.—A Lévis, les voyageurs font correspondance avec le chemin de fer canadien du Pacifique et avec le Grand-Tronc. Les marchandises sont transportées directement par voie de l'ancienne ligne-mère entre le raccordement de la Chaudière et celui de Saint-Charles (18 milles), au lieu de passer par la voie de Lévis, dont la longueur est de 24 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice 1892–93, il a été ajouté $437,515.79 aux dépenses à compte du capital, ce qui, au 30 juin 1893, porte à $54,680,904.89 la dépense totale (imputable sur le *Capital*) de tout le chemin tel que fusionné en vertu de l'acte 54–55 Vict., chap. 50 (1891).

Les nouvelles dépenses de l'exercice se sont composées des sommes suivantes: $30,821.01 pour le prolongement de la voie en face de Saint-Jean, qui est maintenant terminé; $11,251.13 pour la pose de freins automatiques à air comprimé aux wagons à marchandises; $33,349.19 pour l'embranchement de Saint-Charles, en règlement de réclamations pour terrains; $22,244.47 pour l'achat de locomotives; $63,463,03 pour le service du passage de l'eau entre le Cap-Breton et la terre-ferme; $112,382.75 pour le chemin de fer Oxford et New-Glasgow, et $158,770.61 pour le chemin de fer du Cap-Breton. Ces deux dernières sommes ont été dépensées en règlement de créances pour terrains et de soldes dus aux entrepreneurs sur le prix de la construction.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice se sont élevées à $2,987,510.27, et les dépenses à $2,981,671.98, soit un surplus de $5,838.29 de recettes sur les dépenses.

Les dépenses ont été de $63,645.52 moindres que pendant l'exercice précédent. Comparaison faite avec ce dernier, le service des voyageurs a produit $958,918.13, diminution de $43,997.61; le service des marchandises a donné $1,834,126.34, diminution de $34,697.50; le service de la poste et divers autres ont produit $194,468.80, augmentation de $706.29: augmentation totale, $77,988.82.

La valeur du matériel, y compris le combustible et les rails d'acier en magasins, était, à la clôture de l'exercice, de $684,584.87.

Le coût du chemin par mille a été de $2,610.92. Il avait été de $2,666.65 l'année précédente. Par mille parcouru par les trains le coût a été de 70·94 centins. L'année précédente il avait été de 69·20 centins.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Si l'on compare les opérations du dernier exercice avec celles du précédent, les résultats suivants offrent de l'intérêt:—

Le nombre de voyageurs a été de 301,62. Le mouvement de plein parcours accuse une diminution de 19,016 voyageurs, mais celui du parcours partiel a aug-

menté de 27,200, ce qui donne une augmentation totale de 8,184 dans le nombre des voyageurs. Le service des marchandises, se chiffrant par 1,342,110 tonneaux, a diminué de 45,370 tonneaux: le transport de plein parcours a augmenté de 19,144 tonneaux, mais le transport du parcours partiel a diminué de 64,514 tonneaux. Il a été transporté 944,967 barils de farine, augmentation de 88,054; 1,304,684 boisseaux de grain, diminution de 209,935 boisseaux; 8,026 boisseaux ont été expédiés d'Halifax. Il a été transporté 200,507,949 pieds de bois, augmentation de 19,296,396 pieds. Il y a eu une diminution de 14,166 dans le nombre de têtes de bétail transporté, qui a été de 79,203. Il y a eu diminution de 64,605 tonnes dans la quantité transportée de houille provenant des houillères de la Nouvelle-Ecosse, qui a été de 478,691 tonneaux, 120,301 tonnes ont été transportées à l'ouest au delà de l'extrémité du chemin de fer. De sucre brut 6,775 tonneaux, diminution de 3,362 tonneaux, ont été transportés; il n'en a pas été transporté à l'ouest de la Chaudière. De sucre raffiné il a été transporté 33,581 tonneaux, augmentation de 11,958 tonneaux. De poisson frais il a été transporté 6,375 tonneaux, diminution de 523, le mouvement en parcours partiel ayant diminué pendant que le commerce avec l'ouest a augmenté. De poisson salé il a été transporté 9,697 tonneaux, augmentation de 438 tonneaux, l'augmentation étant due au commerce entre les différents points de la ligne.

On a poussé l'application des freins automatiques à air comprimé aux wagons à marchandises, et le chauffage des wagons à voyageurs au moyen de la vapeur fournie directement par la locomotive; il y a maintenant 957 wagons à marchandises pourvus de ces freins.

Des rails d'acier de 67 livres à la verge, plus pesants que les anciens, ont été posés sur 37 milles de voie.

Le chemin en entier, ainsi que le matériel roulant, ont été entretenus en bon état.

Contrairement aux deux hivers précédents, la neige a été abondante, et a coûté cher, $68,000 ayant été dépensés pour la combattre.

Le service du passage des trains de voyageurs et des trains de marchandises sur le détroit de Canso, entre Mulgrave et la Pointe-Tupper s'est bien fait. On a construit des ponts de transfert à double voie à la tête des jetées, des deux côtés, et ces constructions sont en état de faire le service à toutes les heures de la marée.

On trouvera dans les rapports de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, de l'administrateur général et d'autres fonctionnaires de l'Intercolonial, plusieurs intéressants tableaux statistiques et comparatifs, ainsi que d'autres renseignements détaillés. (*Voir* annexes 4 et 5.)

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur et va de la Jonction Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne depuis vingt et un ans en vertu d'une convention portant la date du 21 septembre 1871. La compagnie paie tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

Le 19 novembre 1892, un arrêté du conseil a été rendu, lequel autorise, pendant un autre terme de vingt et un ans, des arrangements avec la compagnie qui sont pratiquement les mêmes que ceux de la convention de 1871, et en conséquence la convention a été signée le 13 décembre 1892.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Intercolonial, dont les principaux officiers sont chargés de ce soin.

La somme revenant à l'Etat, comme sa part des recettes (un tiers des recettes brutes) a été de $32,975.47, soit $1,340.64 de moins que pour l'exercice précédent, et sa part de déboursés pour l'entretien a été de $17,645.09, ce qui est une augmentation de $755.14, le profit total de l'Etat étant de $15,330.38.

Ce chemin a été entretenu en bon état. On trouvera les détails aux annexes. (*Voir* annexe 5, p. 96.)

CHEMIN DE FER DIGBY ET ANNAPOLIS.

Ce tronçon du chemin de fer des Comtés de l'Ouest a été terminé par le gouvernement et passé à la compagnie pour l'exploitation le 27 juillet 1891. A la clôture de l'exercice 1893-94 les dépenses se chiffraient par $618,656.25.

La construction de ce chemin a été exécutée par le gouvernement sous autorisation de l'acte 52 Vic., ch. 8 (1889), un crédit de $500,000 accordé à certaines conditions par l'acte 50-51 Vic., ch. 25, en subvention, ayant été par acte spécial déclaré disponible à cette fin, et d'autres crédits spéciaux ayant été votés en sus pour les autres paiements à faire.

Le 17 janvier 1894 a été rendu un arrêté du conseil autorisant le transfert de ce tronçon à la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest, et le 1er février 1894 le transfert a été fait par acte, la compagnie s'étant désistée par acte du 17 janvier 1894 de toute réclamation contre l'Etat.

On trouvera sous le titre " Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest", à l'article concernant les chemins de fer subventionnés, de plus amples renseignements à ce sujet.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.	
De Souris à Tignish	168	
De Mount-Stewart à Georgetown	24	
De Charlottetown à Royalty-Junction	5	
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	13	
D'Alberton au quai de Cascumpec	1	
		211

Ce chemin a été pour la première fois ouvert au commerce le 12 mai 1875.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin et de son équipement imputable sur le compte du capital à la fin de l'exercice 1892-93, était de $3,750,565.38. Ce chiffre n'a pas été accru pendant l'exercice de 1893-94.

COMPTE DU REVENU.

Au compte du revenu, les recettes brutes se sont élevées à $158,533.83, et les dépenses à $226,891.06, soit un excédent de $68,357.23 des dépenses sur les recettes.

Comparées à celles de l'exercice précédent, les recettes brutes accusent une diminution de $4,156.59. Le chemin a transporté 123,727 voyageurs, diminution de 8,384, produisant $64,159.60; 53,577 tonneaux de marchandises, diminution de 3,141, produisant $74,942.83; et les recettes provenant du service de la poste et de divers autres services se sont élevées à $19,431.40.

Comparées avec celles de l'exercice précédent, les dépenses ont augmenté de $468.89.

Les frais de parcours des trains a été de 96.92c. par mille, diminution de 1.43c.; et par mille de chemin de fer, $1,080.43, augmentation de $2.25.

Le nombre des milles parcourus par les trains a été de 234,093, augmentation de 3,886.

L'hiver a été rigoureux, et l'enlèvement de la neige et de la glace a coûté $8,413.29 de plus que l'année précédente.

La valeur des approvisionnements en magasin, à la clôture de l'exercice, était de $102,778.74.

La voie, les bâtiments et le matériel roulant ont été bien entretenus.

Les détails de l'exploitation se trouvent à l'annexe 5, p. 101.

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, et entre Charlottetown et Pictou, et en hiver par le steamer *Stanley* construit *ad hoc*, et qui voyage entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou. Il y a aussi un service de chaloupes à patins qui établit communication avec le Cap-Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin sur la terre ferme à une distance de neuf milles. De là le raccordement est fait avec le chemin de fer Intercolonial à Sackville, à quarante milles environ, par la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. Ce service de chaloupes à patins est fait par le département de la marine, et des trains *ad hoc* transportent les malles et les attendent au Cap-Traverse, chaque fois que le département des postes le demande.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre parenthèses après le titre de la compagnie se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement (annexe 9, p. 187).

Pour ce qui est des lignes de chemins de fer subventionnées par l'État, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici question que de lignes et de compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 31 décembre 1894.

Depuis que l'État a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin:—

Exercice	1883–84,	terminé le 30 juin	1884	$ 208,000	00
do	1884–85	do	1885	403,245	00
do	1885–86	do	1886	2,171,249	00
do	1886–87	do	1887	1,406,533	00
do	1887–88	do	1888	1,027,041	92
do	1888–89	do	1889	846,721	83
do	1889–90	do	1890	1,491,595	72
do	1890–91	do	1891	1,079,105	87
do	1891–92	do	1892	1,061,615	93
do	1892–93	do	1893	624,794	07
do	1893–94	do	1894	1,043,285	10
				$11,363,187	44
A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et le 31 décembre 1894				509,705	00
Total jusqu'au 31 décembre 1894				$11,872,982	44

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas compris dans ce qui précède, non plus que la subvention donnée au Canada-Central, ni celle donnée au gouvernement de Québec par la ligne d'Ottawa à Québec, les avances faites sur hypothèques à la Compagnie de pont de Saint-Jean, à la Compagnie du chemin de fer Albert, et à la Compagnie du pont de Frédéricton et Saint-Marie, non plus que la subvention annuelle payable pendant vingt ans à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest. Le ministère des finances s'occupe de ces affaires.

Le nombre total des compagnies auxquelles des paiements ont été faits à compte des subventions, jusqu'au 31 décembre 1894 (avec les exceptions qui précèdent), est de 71.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1893.

Un relevé de ces déboursés se trouve à l'annexe 3, page 28, et une liste des contrats se rattachant aux subventions passés dans le cours de l'exercice, à l'annexe 13, page 248.

On trouvera à l'annexe 9, page 187, la liste des actes de subvention passés chaque année depuis 1882.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer Albert-Sud.

(*Voir* Rapport annuel de 1891–92.)

Compagnie de chemin de fer Atlantique et Nord-ouest.

(*Voir* Rapport annuel de 1889–90.)

Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

(Nos 6, 42 et 158.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par acte provincial 45 Vict., ch. 53.

L'acte 47 Vic., chap. 8, autorisait la dépense de $300,000 (crédit voté de nouveau durant la session de 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, de Métapédiac vers Paspébiac, sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépense autorisée par le parlement, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédiac à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vict., chap. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à $3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de $320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les $3,200 par mille applicables à la première section de 20 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférés à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle,—faisant pour la dite section une subvention de $6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement; les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Victoria, chap. 17; la date de l'achèvement du chemin fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., chap. 3, a accordé à la compagnie le solde de $244,500, resté impayé sur la subvention mentionnée dans l'acte 49 Vict., chap. 17.

Le même acte transférait à la section du 40e au 70e mille la subvention applicable aux trente milles entre le 70e et le 100e mille, et portait la subvenion pour cette première section aussi à $6,400 par mille. La compagnie entreprit de construire sans subvention la section du 70e au 100e mille, et a déposé en garantie des effets pour une valeur de £83,000 sterling.

A la date du 1er juin 1891 a été passé un arrêté du conseil approuvant le tracé de la section entre le 60e et le 80e mille, et le 26 octobre 1891 a été présentée au département copie d'un contrat passé par la compagnie pour la construction de cette ection du chemin.

L'acte 54-55 Vict., chap. 97 (1891), constituait la compagnie en corporation fédérale, et le temps stipulé pour l'achèvement de son chemin était prolongé comme suit pour les fins de la subvention, savoir, jusqu'au 30 septembre 1893 pour la partie prenant fin à Paspébiac, et jusqu'au 30 septembre 1895 pour celle qui va au bassin de Gaspé.

La subvention totale accordée à ce chemin pour les soixante-dix premiers milles était de $620,000.

A la clôture de l'exercice 1889-90, on avait payé un montant de $524,175. Dans le cours du dernier exercice a été payé le solde de $95,825 pour les soixante-dix milles subventionnés et terminés. On a fait des travaux additionnels sur le reste du chemin pour lequel il n'y a pas de subvention.

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Beauharnois.

(Nos 102 et 302.)

L'acte des subventions aux chemins de fer, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1887, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, $19\frac{60}{100}$ milles. A la fin de l'exercice 1889-90 on avait payé $58,900. En vertu de l'acte 56 Vict., chap. 2 (1893), le solde de $3,500 a été voté à nouveau, mais au 31 décembre 1893 il n'avait pas été fait d'autres paiements.

Compagnie de chemin de fer de Belleville et North-Hastings.

(Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie de houille de Boston et de la Nouvelle-Ecosse.

(Nos 251 et 356.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 56 Vict., chap 147 (1893), qui lui a donné les pouvoirs nécessaires pour acheter ou construire des chemins de fer.

L'acte fédéral des subventions 57-58 Vict., chap. 4, a mis à la disposition de cette compagnie une subvention limitée à 113,600 (au lieu de celle qui avait été accordée en 1892) pour la construction de $35\frac{1}{2}$ milles de chemin de fer à partir du

chemin de fer du Cap-Breton à Orangedale ou dans les environs jusqu'à Broad-Cove, du côté ouest de l'île, et le 16 novembre 1894 on a passé contrat avec la compagnie pour l'exécution des travaux subventionnés, ces travaux devant être terminés le 1er août 1896.

Il n'avait encore été fait aucun paiement au 31 décembre 1894.

Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

(Nos 48, 181, 193, 240, 267 et 316.)

L'acte 48-49 Victoria, chap. 59 (1885), accordait une subvention n'excédant pas $128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Westport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886,—le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de $45,000 a été payée. Le reste de la subvention dont le privilège ne s'étendait qu'au 16 août 1889 a été accordé de nouveau par l'acte 53 Vic., chap. 2 (1890).

L'acte 53 Vic., chap. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention dont le montant ne devait pas dépasser $64,000 pour 20 milles de chemin de fer entre Newboro' et Palmer's-Rapids. A cette subvention l'acte 54-55 Vic., chap. 8, en a substitué une autre du même montant pour la même distance de 20 milles, mais " commençant à un endroit situé à Newboro' ou dans le voisinage et allant jusqu'à Palmer's-Rapids", les paiements devant se faire à l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit : de Newboro' à Wesport, 4 milles ; et de Wesport à Palmer's-Rapids, 16 milles.

Par l'acte des subventions aux chemins de fer 55-56 Vict., chap. 5 (1892), le montant resté impayé sur les subventions accordées par 52 Vic., a été voté de nouveau, et subséquemment encore par l'acte 57-58 Vic., chap. 4 (1894), la somme ne devant pas dépasser $88,800.

A la clôture de l'exercice 1891-92 il avait été payé $105,200. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1894.

Compagnie de chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié.

(Nos 104 et 318.)

L'acte 50-51 Vic., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subention de $57,600 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagersville ou Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford. Un arrêté de la même date approuvait le tracé, dont la distance est de 16¾ milles. A la clôture de l'exercice 1890-91 les paiements s'élevaient à $52,810 ; le montant de la subvention

applicable était de $53,600. Cette compagnie est aujourd'hui fusionnée avec celle du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, l'acte du fusion ayant été approuvé par un arrêté du conseil rendu le 16 décembre 1892.

Par l'acte des subvention de 1894, 57-58 Vic., chap. 4, le montant resté impayé de la subvention antérieure, ne dépassant pas $4,790, a été voté de nouveau. Aucun nouveau paiement n'avait cependant été fait au 31 décembre 1894.

Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

(N[os] 65, 101 et 248.)

L'acte 49 Vic., chap. 10 (1886), autorisait une subvention n'excédant pas $96,000 pour la construction d'une voie ferrée d'environ 30 milles de long devant raccorder Bouctouche, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à Moncton ou près de là

La distance entre les deux endroits nommés étant réellement de 32 milles, l'acte 50-51 Vic., chap. 24, accordait une nouvelle somme de $6,400 pour deux autres milles, ce qui a porté la totalité de la subvention à $102,400.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 14 du même mois a été passée avec la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise. A la fin de l'exercice de 1890-91 une somme de $67,020 avait été payée.

Par l'acte de 1892, 55-56 Vic., chap. 5, le solde des subventions mentionnées plus haut, c'est-à-dire, $35,380, a été voté de nouveau ; et un contrat pour l'achèvement des travaux a été passé avec la compagnie le 3 janvier 1894.

Dans le cours de l'exercice, on a payé la somme de $34,580, ce qui porte le total des paiements effectués à $101,600, pour la totalité du chemin tel que terminé, c'est-à-dire $31\frac{75}{100}$ milles.

Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de l'Est du Canada.

Ci-devant Compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest du Nouveau-Brunswick. *Voir* Rapport annuel de 1889-90.

(N[os] 350 et 370.)

Cette compagnie a été originairement constituée en corporation par un acte provincial en 1872, sous le nom de Compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest du Nouveau-Brunswick.

L'acte fédéral 53 Vic., chap. 74 (1890), a déclaré ce chemin entreprise d'un avantage général pour le Canada, et a changé comme ci-dessus le nom de la compagnie.

Sous son premier nom la compagnie a reçu une subvention de $312,000 pour la construction d'une ligne de chemin de fer de Chatham à Gibson, en face de Frédéricton.

L'acte des subventions 57-58 Vic., chap. 4 (1894), a autorisé une subvention limitée à $32,000 pour deux prolongements de la voie, l'un de six milles, de Chatham à Black-Brook, et l'autre de quatre milles sur Nelson. Le 10 novembre, on a passé un contrat avec la compagnie pour la construction de ces deux bouts de chemin à terminer le 30 octobre 1896.

Le même acte a aussi autorisé une subvention de $3,200 pour un mille de chemin à partir de l'extrémité ouest de la ligne pour la raccorder avec le chemin de fer canadien du Pacifique.

Les travaux auxquels devaient s'appliquer ces subventions ont été terminés et inspectés, mais on n'avait encore fait aucun paiement au 31 décembre 1894.

Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.

(N° 243.)

L'acte des subventions 55-56 Vic., chap. 5 (1892), autorisait une subvention limitée à $80,000 pour la construction de 25 milles d'un chemin de fer partant de Revelstoke, ou près de là, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant à la tête du lac de l'Arc.

Le 24 octobre 1893, un contrat a été conclu avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique pour l'exécution de cette entreprise, dont l'achèvement est fixé au 1er août 1896.

On n'a fait aucun paiement dans le cours de l'exercice, mais depuis lors et jusqu'au 31 décembre 1894, on a payé la somme de $28,000 pour les dix premiers milles à partir de Revelstoke.

Compagnie de chemin de fer de prolongement du Cap-Breton.

(N° 366.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte provincial de 1890, chap. 72, qui lui a donné les pouvoirs nécessaires pour construire une ligne de chemin de fer du détroit de Canso à Sydney ou à Louisbourg, avec embranchements sur tout autre chemin de fer.

L'acte des subsides 57-58 Vic., chap. 4 (1894), a autorisé une subvention de $96,000 pour trente milles du chemin de fer de la compagnie entre Port-Hawkesbury et St.-Peter's, sur sa ligne de Hawkesbury à Louisbourg, et le 21 septembre 1894 on a passé un contrat avec la compagnie pour les travaux, la date fixée pour leur achèvement étant le 1er octobre 1895.

Il n'avait encore rien été payé au 31 décembre 1894.

Compagnie de chemin de fer de Caraquette.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central.

(Nos 40, 143, 156, 205 et 353.)

Par l'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central,

à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli par l'acte des subventions 52 Vic., chap. 3 (1889).

Le 1er décembre 1890 un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte des subventions de 1889, la limite de la subvention étant de $128,000 ; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4½ milles, dont la limite était de $14,400, autorisée par l'acte 53 Vic., chap. 2, ce qui portait la subvention totale à $142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux devaient être finis le 31 décembre 1891.

L'acte 51 Vic., chap. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur de $83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham (chemin de fer que la Compagnie du chemin de fer Central a acquis; la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887); l'octroi portait pour condition que ces rails devaient d'abord être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

L'acte des subventions de 1894, 57-58 Vic., chap. 4, a autorisé une subvention à cette compagnie, ne dépassant pas $48,000 pour quinze milles de son chemin, de Chipman aux houillères de Newcastle.

A la clôture de l'exercice 1891-92, il avait été payé, y compris la valeur de ces rails, $159,251.54. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1894.

Compagnie du chemin de fer d'embranchement sur Chatham.

(N° 149.)

L'acte des subventions de 1888, 51 Vic., chap. 3, a traité comme subvention, le don de certains vieux rails de fer du chemin de fer Intercolonial prêtés à la compagnie, leur valeur étant estimée à $24,439.84, à condition que la compagnie posât d'abord sur sa voie des rails d'acier neufs. Cette condition ayant été remplie, ces rails lui ont été cédés sous forme de subvention dans le cours de l'exercice 1891-92.

Compagnie de chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(N° 5.)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vic., ch. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chignectou, depuis Tidnish, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près l'embouchure de la rivière Laplanche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vic., ch. 55,

autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $150,000 par année pendant 25 ans, pour aider cette entreprise.

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de $170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprises à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie, $5,500,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement.

Par un acte spécial, 49 Vic., ch. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

Par un autre acte spécial, 51 Vic., ch. 5 (1888), le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prorogé jusqu'au 1er juillet 1890, avec une nouvelle prorogation de 24 mois, mais sujette à une amende.

La compagnie a soumis des plans, et ceux-ci ont été approuvés par arrêté du conseil. Comme il a été dit l'année dernière, les progrès ont été rapides, et on s'attendait d'abord que les travaux seraient terminés de bonne heure en 1892. Ils ont cependant été suspendus pendant un certain temps, par suite d'embarras financiers, paraît-il.

L'acte 54-55 Vic., ch. 12 (1891), a prolongé le temps fixé pour l'achèvement des travaux jusqu'au 1er juillet 1893, et abrogé les dispositions pénales de l'acte 51 Vic., ch. 4.

L'acte 55-56 Vic., ch. 37 (1892), autorisait la compagnie à émettre de nouvelles obligations hypothécaires jusqu'à concurrence de £350,000 sterling, et par un arrêté du conseil du 9 juillet 1892 promesse a été faite de recommander au parlement de prolonger les délais jusqu'au 6 juillet 1894 pourvu que les travaux fussent en cours et que le capital nécessaire à leur achèvement fût reçu. Cependant, il n'a été rien fait dans ce sens.

Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique.

(Nos 201, 249 et 275.)

L'acte 52 Vic., ch. 62 (1889), a constitué cette compagnie pour la construction d'un chemin de fer de Cobourg-Harbour à la rivière Trent, le chemin de fer Ontario et Québec, et allant jusqu'aux régions minières de Marmora et Belmont.

Par législation subséquente, en 1891, 1892 et 1894, la charte de la compagnie a été restaurée, et pouvoirs ont été donnés à la compagnie de prolonger sa voie jusqu'aux terres minières du comté d'Hastings et de la louer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le temps fixé pour l'achèvement étant le 9 juillet 1898.

L'acte des subventions de 1890 a autorisé une subvention de $96,000 pour trente milles du chemin de fer de la compagnie, de Cobourg au chemin de fer Ontario

et Québec, et l'acte des subventions de 1892 a autorisé une nouvelle subvention de $60,800 pour dix-neuf milles. Le même acte a restauré la subvention autorisée en 1890.

On a passé avec la compagnie le 19 juin 1894 un contrat pour la construction de quarante-neuf milles, à terminer 1er août 1896.

Un arrêté du conseil du 28 décembre 1894 a approuvé un arrangement conclu entre la compagnie et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en date du 30 juin 1894, pour la concession du chemin à cette dernière compagnie lorsqu'il sera terminé pour une période de 999 ans.

Rien n'avait été payé au 31 décembre 1894.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Colombie et Kootenay.

(*Concédée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin fer de la Vallée de la Cornwallis.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de Cumberland.

(N° 124.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention de $44,800 a été accordée à cette compagnie pour 14 milles de son chemin de fer, à partir dun point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près d'Oxford.

Sur sa demande, la compagnie a été admise à passer contrat le 12 avril 1888, en vertu d'un arrêté en conseil du 12 mars, avec engagement de terminer les travaux pour le 1er août 1891. La somme de $10,450 a été payée dans le cours de l'exercice 1890-91, ce qui porte à $39,850 le total payé. Il n'a rien été payé depuis, à venir jusqu'au 31 décembre 1894.

Compagnie de chaux du Canada.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie de houille Dominion.

(N° 262.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte 56 Vict., chaps. 145 et 146 de la Nouvelle-Ecosse. Par l'acte 55-56 Vict., chap. 5 (1892), une subvention, limitée à $89,600, a été autorisée pour 28 milles d'un chemin de fer destiné à compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, Cap-Breton.

Le 26 janvier 1894 a été passé un contrat avec la compagnie ci-dessus pour la construction du chemin depuis Bridgeport jusqu'au havre de Louisbourg. La première section de 10 milles à partir de Bridgeport est terminée, mais au 31 décembre 894 aucun paiement n'avait été fait à compte de la subvention.

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

(N°s 99, 175, 124 et 329.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention ne dépassant pas $96,000 a été accordée à la Compagnie de chemin de fer du comté de Drummond pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P.Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, pour la construction d'une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville, jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, devant être terminée le 1er août 1891.

Le 2 mai 1889, la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste (17½ milles) des 30 milles subventionnés.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $14,400 pour 4½ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent; et la compagnie fut admise à passer contrat le 21 janvier 1890.

L'acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $76,800 pour 24 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 2 février 1891 la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux.

L'acte des subventions, 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser $96,000 pour trente milles de chemin de fer à partir de Saint-Léonard en allant vers l'ouest pour se raccorder à l'Intercolonial à Chaudière-Junction. On a passé contrat avec la compagnie pour l'entreprise le 14 novembre 1894.

A la fin de l'exercice 1892-93 il avait été payé à cette compagnie la somme de $195,840. Rien n'avait été payé de plus au 31 décembre 1894.

Compagnie de chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.

(*Voir* Rapports annuels de 1885-86 et 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer Erié et Huron.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie de pont Frédéricton et Sainte-Marie.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.

(N°s 178 et 306.)

L'acte de la province d'Ontario, 44 Vic., ch. 69 (1881), a constitué cette compagnie qui est le résultat de la fusion d'un certain nombre de compagnies, et lui a donné le pouvoir de prolonger son chemin jusqu'à Owen-Sound.

L'acte fédéral 50-51 Vic., ch. 66 (1887), a étendu les pouvoirs de la compagnie en matière de fusion.

L'acte 56 Vic., ch. 49, lui a donné le pouvoir de construire un embranchement à partir d'un endroit sur la ligne-mère entre Invernay et Wiarton, allant jusqu'à Owen-Sound ; le temps pour l'achèvement des travaux étant fixé au 1er juillet 1895.

L'acte des subventions 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé en faveur de cette compagnie, au lieu de la subvention antérieure autorisée en 1889, une subvention de $48,000 pour quinze milles de son chemin de fer à partir de quelque endroit entre Tara et Hepworth allant jusqu'à Owen-Sound. Le 26 février 1894, on a passé un contrat avec la Compagnie du Grand-Tronc, avec laquelle cette compagnie s'est fusionnée en vertu des pouvoirs conférés par l'acte fédéral 56 Vic., ch. 47 (1893), pour la construction de cet embranchement, de Parkhead-Station à Owen-Sound.

Il n'avait encore rien été payé à la fin de l'exercice, mais le chemin ayant subséquemment été terminé et inspecté, la somme totale de la subvention applicable pour la longueur du chemin, c'est-à-dire $12\frac{42}{100}$ milles, a été payé depuis.

Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental.

(Nos 88, 114, 174, 213, 235 et 296.)

Par l'acte 49 Vic., chap. 10, autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $32,000 pour la construction d'un chemin de fer de dix milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec ; et la Compagnie du chemin de fer *Great Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 9 du même mois ; les travaux devant être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire $19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Par l'acte 50-51 Vic., chap 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas $96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand-Tronc) à Saint-Grégroire, et en vertu d'un arrêté du conseil contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Au cours de l'exercice, la somme de $16,300 a été payée sur cette subvention de $96,000 pour les 6.66 milles de chemin depuis la rive est de la rivière Nicolet jusqu'à la ligne du Grand-Tronc à Saint-Grégoire.

L'acte 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour une nouvelle longueur de 10 milles à partir de Saint-Grégoire. Cette subvention a été de fait votée de nouveau par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Autorisation a été donnée de conclure un contrat pour cette entreprise, mais le contrat n'est pas encore signé.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de deux ponts, l'un sur la rivière Nicolet et l'autre sur la rivière Saint-François, jusqu'à concurrence de $37,500. Le 20 juin 1891, la compagnie a

signé un contrat pour l'entreprise. Au cours de l'exercice, la somme de $4,845 a été payée pour travaux sur le pont de Nicolet.

L'acte des subventions 54-55 Vic., ch. 3, a autorisé le paiement du solde impayé ($79,700) de la subvention accordée par l'acte 50-51 Vic., ch. 26, et qui s'était éteinte, pour un chemin de fer allant de la rivière Saint-François au chemin de fer Arthabaska à Saint-Grégoire.

Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1894. La somme totale payée à la compagnie se chiffre par $40,345.

Compagnie du chemin de fer Grand-Nord.

(Nos 33, 37, 72, 79, 154, 215, 231, 308, 309 et 371.)

Par l'acte 37 Vic., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec ; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin qui devait être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885, il fut payé $25,088 pour 7·84 milles.

Par l'acte 49 Vic., chap. 10 (1886), une subvention n'excédant pas $57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie de chemin de fer Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat passé le 19 août suivant comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890.

Par l'acte 49 Vic., chap. 10, une subvention ne dépassant pas $22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec, 7 milles. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention ; mais aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vic., chap. 2, et à la date du 8 octobre 1890 contrat a été passé pour l'exécution des travaux, dont l'achèvement était fixé au 1er août 1891. Le chemin a été terminé et ouvert au public en janvier 1892.

L'acte 53 Vic., chap. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $48,000 pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, quinze milles.

L'acte 54-55 Vic., ch. 7 (1891), a autorisé le paiement de la somme de $28,100, restée impayée sur la subvention accordée en 1886.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement de la somme de $25,600 restée impayée sur la subvention accordée en 1891, et un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

Par le même acte, la subvention n'excédant pas $48,000 accordée à la compagnie pour la construction de 15 milles de son chemin à partir de Montcalm jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, par l'acte 53 Vic., ch. 2, a été accordée de nouveau. On a passé contrat avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894) a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $96,000 pour trente milles de chemin de fer à partir d'un point de raccordement au chemin de fer des Basses-Laurentides, près de Saint-Tite, en allant vers l'ouest, au lieu de la subvention antérieure accordée à la compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue.

Il n'a pas été fait de paiements pendant le dernier exercice, mais subséquemment on a payé la somme de $32,000 pour une section de dix milles entre le 18e et le 28e mille, à partir de Saint-Jérôme, ce qui porte le total des paiements qui ont été faits à la compagnie jusqu'au 31 décembre 1894, à $110,688.

Compagnie du chemin de fer Guelph Junction.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie de chemin de fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford).

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Intercolonial.

(*Voir* Rapports annuels de 1887-88 et 1889-90.)

Compagnie de chemin de fer Inverness et Richmond.

(N° 357.)

L'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 50 Vic., ch. 60 (1887), a constitué cette compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Hawkesbury et un endroit dans le district de Margaree. L'acte de 1888, ch. 79, a autorisé le tracé du chemin depuis Port-Hawkesbury, par Port-Hastings, Judique, Port-Hood, Mabou et Margaree, jusqu'à Eastern-Harbour, Chéticamp.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894) a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $80,000 pour vingt-cinq milles de chemin de fer allant de Port-Hawkesbury vers Chéticamp, et la compagnie a passé contrat pour cette entreprise le 23 novembre 1894, la date fixée pour l'achèvement étant le 1er décembre 1896.

Rien n'a encore été payé.

Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa.

(Nos 24, 159 et 30.)

Par l'acte 46 Vic., ch. 8 (1894), la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa reçut une subvention ne devant pas dépasser $160,000, pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1889, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886.

Le solde impayé de la subvention, $145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), puis encore par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Une somme de $32,000 a été payée pendant le dernier exercice, ce qui porte à $64,000 le total des paiements faits au 31 décembre 1894, ce qui couvre la construction des 30 premiers milles.

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.)

Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit.

Ci-devant la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Détroit, nom changé par l'acte fédéral 54-55 Vic., ch. 88 (1891).

(N° 241.)

Cette compagnie, sous son ancien nom, a reçu une subvention de $118,400, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1889-90.

Par l'acte 56 Vic., ch. 50, la fusion des deux compagnies fut confirmée.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention jusqu'à concurrence de $224,000, pour 58 milles d'un chemin de fer entre Cedar-Creek et Ridgetown, au lieu des subventions précédentes.

Le 20 décembre 1892, un contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise subventionnée comme ci-dessus et couvrant les 58 milles, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1894.

Dans le cours de l'exercice la somme de $220,331 a été payée pour le chemin, qui est terminé.

Compagnie du chemin de fer de L'Assomption.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compaguie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue.

(Nos 55, 84, 119, 122, 169, 216, 278, 282 et 324.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac

Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devait pas dépasser $25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885, contrat fut passé pour la construction de 6 milles, à terminer pour le 1er janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vic., ch. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 30 juillet 1886, et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la "Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue".

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une nouvelle subvention de $6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquels les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée,—la subvention totale restant toutefois au même chiffre, $31,600.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une subvention de $33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne dépassant pas $48,000 pour 15 milles à partir de la station Mattawa, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le Long-Sault, ou *vice versa.*

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne dépassant pas $64,000 pour 20 milles à partir de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 52 Vic., ch. 3.

L'acte 56-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise d'accorder à cette compagnie, à la place des subventions qui précèdent de 1889 et 1890, une subvention ne dépassant pas $112,000 pour 36 milles de son chemin à partir de Mattawa jusqu'au Long-Sault.

Le même acte accorde une subvention à la compagnie pour 17 milles de son chemin à partir du Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, et 15 pour 100 de la valeur d'un pont en bois (en chevalets) sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, mais de pas plus de $15,000 et ne dépassant pas en tout $63,000.

Le 31 août 1893 un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la section entre Mattawa et les rapides du Long-Sault, suivant les conditions de la subvention de 1892.

L'acte spécial 54-55 Vic., ch. 94 (1891), a donné à la compagnie le pouvoir de transférer ou louer son chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et aussi de prolonger le chemin jusqu'à la tête du lac Témiscamingue; les travaux de la compagnie devant être terminés au 10 juillet 1896. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique contrôle aujourd'hui le chemin.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a revisé les subventions antérieurement accordées, en a fait revivre le solde resté impayé, et a autorisé une subvention supplémentaire; la totalité des subventions ne devant pas dépaser $274,940. Le 12 septembre 1894 un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux qui doivent être compris entre Mattawa et le lac Kippewa.

Par un autre contrat, du 1er juin 1894, la compagnie a entrepris de construire un pont à fermes sur la rivière Ottawa, à Mattawa.

Au cours de l'exercice 1888-89 la somme de $26,360 a été payée à la compagnie, ce qui porte le total payé à $52,760. Il n'avait été rien payé de plus au 30 juin 1994, mais depuis cette date il a été payé $148, 864, ce qui porte le total des paiements effectués à $201,624 jusqu'au 31 décembre 1894.

Compagnie de chemin de fer Lotbinière et Mégantic.

(Nos 253 et 338.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 52 Vic., ch. 89 (1889), pour la construction d'un chemin de fer partant de l'église (ou près de là) de Saint-Jean-des-Chaillons, dans le comté de Lotbinière, et allant à Glen-Lloyd, dans le comté de Mégantic.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), une subvention jusqu'à concurrence de $48,000 fut autorisée pour 15 milles d'un chemin de fer allant de Saint-Jean-des-Chaillons à Glen-Lloyd.

Le 17 juillet 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise ainsi subventionnée, et à ce contrat en a été substitué un autre en date du 27 février 1894, pour entre Saint-Jean-des-Chaillons et Lyster Station, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de la compagnie une subvention limitée à $48,000 pour 15 milles de chemin.

Le 19 novembre 1894, on a passé un contrat avec la compagnie pour la distance entre Lyster-Station et Lyster, deux milles et demi et douze milles et demi à partir des quinze milles construits.

Dans le cours de l'exercice on a payé la somme de $35,200; on n'avait pas fait d'autre paiement au 31 décembre 1894, mais douze milles de plus avaient été terminés et inspectés.

Compagnie de chemin de fer et de Colonisation de Montfort.

(N° 245, 310 et 373.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 53 Vic., ch. 107 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point donné sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le chemin de fer Montréal et Occidental, soit de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de là, et allant à Montfort, et pour la continuation du chemin jusqu'à un point donné sur la rivière Rouge, dans le township d'Arundel.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention à cette compagnie jusqu'à concurrence de $67,200 pour 21 milles d'une voie ferrée allant de Lachute, Saint-Jérôme ou de Saint-Sauveur, ou près de là, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, à Montfort.

L'acte 56 Vic., ch. 3 (1893), a confirmé cette subvention, avec une addition fixant la largeur de la voie à "trois pieds".

Le 16 mai 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de 21 milles de chemin de fer de Saint-Jérôme à Montfort et à l'ouest, le chemin devant être terminé pour le 1er septembre 1895.

Dans le cours du dernier exercice on a payé la somme de $35,200 pour la première section de dix milles, et le reste des vingt et un milles a été terminé et inspecté, mais on n'avait rien payé de plus au 31 décembre 1894.

Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer Montréal et Maskinongé.

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental.

(Nos 78 et 206.)

L'acte des subventions de 1886, 49 Vic., ch. 10, autorise une subvention, substituée à celles préalablement autorisées, à la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental pour 70 milles du chemin de la dite compagnie dans la direction du nord-ouest vers le Désert, province de Québec, la dite subvention étant de $5,161 par mille, et ne devant pas excéder en tout $361,270.

A cette subvention il en a été substitué une autre par l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), en autorisant spécialement le paiement pour certaines sections de moins de 10 milles y nommés.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 4 juin 1888, contrat a été passé avec la compaguie, le 6, pour les travaux. Tout le chemin de fer, pour les 70 milles subventionnés, de Saint-Jérôme à un point donné au delà de Lachute et Iroquois, a été terminé. Au cours du dernier exercice, il a été payé $119,486, ce qui porte à $361,270 le total des paiements faits à cette compagnie, c'est-à-dire le total de la subvention.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.)

(*Nom changé par* 53 *Vic., ch.* 58.)

(Nos 97, 186, 237 et 320.)

L'acte des subventions de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 1er août 1891.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud, 16 milles.

L'acte 43 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention de $96,000 pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa. Un projet de contrat pour cette

subvention a été approuvé par arrêté du conseil le 21 septembre 1891, mais le contrat n'a pas encore été signé.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement du solde de $46,040 de la subvention votée en 1887.

En septembre 1892, après inspection, permission fut donnée de livrer à la circulation la partie du chemin entre Vaudreuil et Pointe-Fortune, 23½ milles.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894) a fait revivre ce qui était resté impayé des subventions de 1887 et 1890.

Pendant le dernier exercice, la somme de $23,640 a été payée à la compagnie, ce qui porte le total des paiements à $73,600 jusqu'au 31 décembre 1894. Ce chemin de fer a été affermé à perpétuité à la Compagnie du Pacifique.

Compagnie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer *Kingston*, *Napanee* et *Occidental*, par l'acte 53 Vic., ch. 62.)

(Nos 13, 27, 57, 94, 107, 166, 256 et 273.)

En 1883, le parlement autorisa une subvention de $89,600 à cette compagnie, pour son chemin de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, ou $70,406 en totalité, pour un prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 16 milles". Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), qui accordait une subvention de $70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusqu'à Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la conclusion d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrait les deux subventions.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention à cette compagnie pour 7 milles du chemin de la dite compagnie de Yarker à Harrowsmith, ainsi qu'une subvention à une compagnie pour trois milles de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, le total étant de $32,000. A la date du 4 septembre 1889 la compagnie fut admise à passer contrat pour 3 milles, et à la date du 26 décembre pour 6¾ milles, à partir de Yarker ou d'un endroit peu éloigné jusqu'à Harrowsmith ou à un endroit avoisinant.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), accorde, à la place de la subvention accordée par l'acte qui précède pour les 3 milles, une subvention de pas plus de $9,600 pour 3

milles à partir d'un point à ou près d'Harrowsmith jusqu'à un point à ou près de Sydenham. Un contrat fut conclu avec la compagnie, pour cette entreprise, le 18 septembre 1893.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie une subvention de $64,000 pour 20 milles de chemin, pour la construction d'embranchements jusqu'à certaines mines de fer. Un contrat fut conclu avec la compagnie, le 14 décembre 1893, pour la construction de l'un de ces embranchements couvrant une distance de $1\frac{375}{1000}$ milles. Le 30 novembre 1889, la compagnie reçut la permission de livrer son chemin à la circulation entre Tamworth et Tweed, et entre Yarker et Harrowsmith; pareille autorisation lui fut donnée en novembre 1893 pour en faire autant entre Harrowsmith et Sydenham. Pendant le dernier exercice il lui a été payé $13,932.80, ce qui porte à un total de $208,732.80 les paiements faits jusqu'au 31 décembre 1894.

Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan.

(N° 362.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte fédéral 56 Vic., ch. 56 (1893), avec pouvoir de construire un chemin de fer à partir de Nakusp ou des environs, dans la Colombie-Britannique, jusqu'aux fourches du ruisseau Carpenter, ou aux environs, dans le district de West-Kootenay, la voie devant être de la largeur normale (4 pieds 8½ pouces) ou d'au moins trois pieds; et avec pouvoir en sus de faire naviguer des navires sur les lacs et les rivières de la province, en connexité avec ses chemins de fer. Le même acte conférait aussi a la compagnie le pouvoir de céder ou louer son chemin à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $121,600 pour son chemin, estimé à 38 milles, et le 23 octobre 1894, on a passé contrat avec la compagnie pour l'entreprise, la date de l'achèvement étant fixée au 1er août 1895, et la voie devant être de la largeur normale.

Tout le chemin est terminé, et a été inspecté en décembre. Sa longueur est de 36·80 milles, et en conséquence le chiffre de la subvention est de $117,760. Un arrêté du conseil du 28 du même mois en a ordonnancé le paiement, mais au 31 du mois ce dernier n'avait pas encore été effectué.

Le chemin a été loué à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour vingt-cinq ans par arrangement daté le 9 août 1893 et approuvé par arrêté du conseil du 18 juillet.

Compagnie de chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer dite "New-Glasgow Iron, Coal and Railway Company".

(N° 268.)

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, accorde à cette compagnie, à titre d'aide, une subvention pour 12½ milles de chemin à partir de la jonction d'Eureka sur l'Inter-

colonial jusqu'à un point à ou près de Sunnybrae, y compris un embranchement jusqu'aux hauts-fourneaux à Bridgeville, la limite de cette subvention étant de $40,000.

Le 23 novembre 1892 la compagnie fut admise à passer contrat pour l'exécution des travaux couverts par la subvention.

Au cours du dernier exercice elle a reçu $5,454.16, ce qui porte à $38,400 le total des paiements effectués au 31 décembre 1894.

Compagnie du chemin de fer "Northern and Pacific Junction".

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer "Northern and Western".

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse.

(Nos 129, 135 et 307.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 37 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ $\frac{3}{4}$ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas $147,200 a été autorisé pour 46 milles du chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39½ milles partant d'un point à 22½ milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement du solde de $4,500. A la clôture de l'exercice 1891-92 le total des paiements faits à cette compagnie s'élevait à $230,700, couvrant la distance de Lunenburg à Middleton et l'embranchement de Bridgewater, 73½ milles en totalité.

Un arrêté du conseil du 2 juillet 1894 a ordonnancé le paiement de ces $4,500, mais on n'avait pas fait de nouveau paiement au 31 décembre 1894.

Compagnie du chemin de fer "Southern" de la Nouvelle-Ecosse.

(Nos 207 et 272.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de la Nouvelle-Ecosse, 51 Vic., ch. 82, sous le nom de "Compagnie du chemin de fer Annapolis et Atlantique". Son nom a été changé comme ci-dessus par l'acte 56 Vic., ch. 65.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), lui a accordé une subvention (remplaçant celle qui lui avait été donnée précédemment) pour 75 milles de chemin de fer

entre Sand-Point, Shelburne-Harbour, N.-E., et Annapolis Royal, et jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse, à New-Germany ou près de là; la subvention était limitée à $240,000.

Cette compagnie ayant demandé cette subvention, on a passé contrat avec elle le 12 janvier 1894 pour la construction d'une ligne à partir de Sand-Point et allant vers New-Germany. Un arrêté du conseil du 25 août 1894 a approuvé le tracé des soixante-quinze milles complets du chemin.

Rien n'avait été payé au 31 décembre 1894.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique.

(Nos 31, 115, 150 et 288.)

Par l'acte 47 Vic., chap. 8, une subvention de $262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1887, contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotic et Franktown,—le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vic., chap. 24, une nouvelle subvention de $19,200 a été accordée pour une autre distance de six milles.

L'acte 52 Vic., chap. 3 (1889), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa; mais aucun contrat n'a été passé pour ces travaux.

L'acte 55-56 Vic., chap. 5, de 1892, remet en vigueur la subvention accordée en 1887, la longueur du chemin étant portée à $53\frac{87}{100}$ milles.

Aucune partie de ces subventions n'avait été payée au 31 décembre 1894.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer de l'Ouest d'Ontario et du Pacifique, et rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Ouest.

(N° 246.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte d'Ontario 57 Vic., chap. 90 (1891), pour la construction d'un chemin de fer depuis le chemin de fer Midland du Canada, soit à Hastings ou à Campbellford, jusqu'à un point donné du chemin de fer Central d'Ontario dans les limites du township de Marmora, comté d'Hastings.

L'acte fédéral 55-56 Vic., chap. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention de $32,000 à cette compagnie pour 10 milles de chemin de fer entre les mines de fer de Belmont et les chemins de fer Canadien du Pacifique et Ontario-Central.

Le 9 mars 1893 on a passé contrat avec la compagnie pour l'exécution de cette entreprise, c'est-à-dire entre les rives Belmont et les deux chemins de fer en question, la dite entreprise devant être terminée avant le 1er août 1896.

Aucune partie de la subvention n'était encore payée au 31 décembre 1894.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne Orford.

(N° 228.)

L'acte des subventions 53 Vic., chap. 2, a autorisé une subvention limitée à $99,200 en faveur de la compagnie ci-dessus, pour 31 milles de son chemin entre Eastman et Kingsbury, Qué., et le 16 décembre 1891 la compagnie était admise à passer contrat pour l'entreprise d'une distance de 10 milles, entre Eastman et Lawrenceville. L'entreprise a éte terminée et la subvention payée en 1892.

Un arrêté du conseil du 20 juin 1892 a autorisé de passer un contrat avec la compagnie pour ce qui reste des travaux à faire, soit 16½ milles, entre Lawrenceville et Kingsbury, et ce contrat a été signé le 10 septembre 1892.

Le chemin entre Lawrenceville et Kingsbury est terminé, et au mois d'août 1893 la subvention applicable, $52,800, a été payée. Ce qui porte à $84,800 le total des paiements faits à cette compagnie, c'est-à-dire le total de la subvention.

Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

(Nos 92, 134, 199, 242, 276 et 277.)

Cette compagnie a été constituée par la fusion opérée en vertu de l'acte 54-55 Vic., ch. 93, de la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 65, et de la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Renfrew, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 71. La compagnie a le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville d'Ottawa par Arnprior, Renfrew, Eganville et Killaloe, jusqu'à un point sur la baie Georgienne à ou près du village de Parry-Sound.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie les subventions qui suivent, à la place de celles antérieurement mises à sa disposition mais qui n'ont pas été utilisés:—

(*a*) Pour 22 milles de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention limitée à $70,400.

(*b*) Pour 20 milles de chemin de fer à partir d'Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention limitée à $96,000.

(*c*) Pour 55 milles de chemin de fer à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, une subvention limitée à $6,400 par mille pour la première moitié de cette division et à $3,200 par mille pour l'autre moitié, ne dépassant pas en tout $264,000.

Les deux premières subventions ont fait l'objet d'un contrat en date du 29 septembre 1892. Le point de départ indiqué sur le chemin de fer Canadien du Pacifique était Renfrew, et la date pour l'achèvement des travaux mise au 1er août 1896.

La troisième subvention, à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, a fait l'objet d'un contrat avec la compagnie en date du 8 novembre 1892. Ce contrat a été remplacé par un autre du 20 septembre 1894.

Les plans du tracé ont été approuvés pour toute la distance que comprennent les trois subventions.

Les sections entre Ottawa et Renfrew sont terminées, et ont été livrées à la circulation en septembre et décembre 1893.

Dans le cours de l'exercice on a payé $101,120, et subséquemment, la somme de $129,280, et conséquemment les paiements effectués s'élevaient à $230,400 au 31 décembre 1894. Ces paiements couvrent jusqu'à l'extrémité de la section de dix milles à l'ouest de Barry's-Bay, c'est-à-dire une longueur totale de chemin de soixante-deux milles à l'ouest de Renfrew. A cette date l'inspection avait été faite de vingt autres milles.

Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(Nos 8, 26, 58, 151, 305 et 349.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village du Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de $320,000. Cette subvention étant devenue éteinte elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

En vertu d'un arrêté du conseil, en date du 10 juillet 1889, un contrat avec la compagnie pour les travaux en question, 62 milles, fut signé le 19 août.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), accorde de nouveau les $89,248 restés impayés.

L'acte des subventions, 57-58 Vic., ch. 6 (1894), autorise une subvention de $64,000 pour une longueur additionnelle de vingt milles à partir des soixante-deux milles déjà subventionnés, mais il n'a pas encore été passé de contrat pour l'entreprise.

Dans le cours du dernier exercice on a payé à la compagnie la somme de $53,376, ce qui porte à $284,128 le total des paiements effectués au 31 décembre 1894.

Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.

(Nom changé en celui de "Compagnie de chemin de fer d'Oshawa", 54-55 V., ch. 91.)

(Nos 112, 233 et 314.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de $22,400 pour sept milles de chemin de cette compagnie, allant de Port-Oshawa vers Raglan; la compagnie fut admise à passer contrat le 20 juillet 1889. Cette subvention a été renouvelée par 54-55 Vic., ch. 8, et par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), elle a été confirmée de façon à en assurer le paiement lorsque les sections en question seront terminées.

Bien qu'un contrat dans ces conditions ait été autorisé, l'arrangement n'a pas encore été signé.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 91, les pouvoirs de la compagnie ont été renouvelés et son nom changé comme ci-dessus.

Aucune part de la subvention n'était payée au 31 décembre 1894.

Compagnie de chemin de fer et de colonisation de Parry-Sound.

(Nos 153, 312 et 342.

L'acte des subventions, 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention d'au plus $128,000 pour 40 milles de chemin de fer de cette compagnie, du village de

Parry-Sound au village de Sundridge, ou quelque autre endroit sur la ligne de chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique.

Le 21 juillet 1890, la compagnie a été admise à passer contrat en conséquence ; la ligne devant partir du village de Parry-Sound, traverser les townships de Foley, Christie, Monteith, McMurrick et Perry, et se raccorder au chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique à Scotia, ou à un endroit situé à environ deux milles d'Emsdale-Station. La date fixée pour l'achèvement est prolongée jusqu'au 1er août 1897. Le tracé de 50 milles a été approuvé par arrêté du conseil, couvrant la distance entre le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique et Parry-Sound.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), renouvelle le solde de la subvention, $97,600.

L'acte 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une nouvelle subvention limitée à $64,000 pour vingt milles du chemin de cette compagnie à l'est de Parry-Sound.

Dans le cours du dernier exercice il n'a pas été fait de paiement, mais la somme de $68,700 a été payée subséquemment, faisant au 31 décembre 1894 un total de $128,000, couvrant 40 milles de chemin de fer construits.

Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg-Junction.

(Nos 255 et 322.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 51-52 Vic., ch. 107 (1888), pour la construction d'un chemin de fer entre Philipsburg et Stanbridge.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise l'octroi d'une subvention jusqu'à la concurrence de $21,600 pour ce chemin, qui a $6\frac{7}{100}$ milles.

Le 27 février 1893, contrat fut conclu avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise, fixé à $6\frac{3}{4}$ milles.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisée, en partie en renouvellement, une subvention, pour un léger surcroît en longueur et pour un court embranchement, de $2,912 en tout. Dans le cours de l'exercice on a payé $18,688 pour la distance entre Stanbridge-Station sur le Vermont-Central et Philipsburg, et subséquemment, la nouvelle somme de $2,912, ce qui porte le total des paiements effectués à $21,600, le total de la subvention.

Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre.)

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac au Pacifique.

(Nos 25, 137 211, 329, 330 et 331.)

Cette compagnie a été constituée en vertu de l'acte fédéral 43 Vic., chap. 55 (1880), avec pouvoir de construire un chemin de fer d'un point de la ligne du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, à ou près de Hull ou d'Aylmer, jus-

qu'à un point dans le comté de Pontiac convenable pour traverser la rivière Ottawa, puis jusqu'à Pembroke pour se raccorder avec le chemin de fer Canada Central.

L'acte 45 Vic., ch. 69, donne le pouvoir de construire un pont sur la rivière Ottawa.

En 1884, le parlement, par l'acte 49 Vict., ch. 8, accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille, et n'excédant pas $272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté en conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois, pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point " non à l'est de Lapasse" ,—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), autorise une subvention de $31,500 à cette compagnie pour construire un pont sur la rivière Ottawa à la Culbute, et une subvention de $9,600 pour 3 milles de sa voie jusqu'à Pembroke, depuis un point situé à 3 milles à l'est de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans quatre ans à partir du 22 mai 1888.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $24,000, pour 7½ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer.

L'acte 53 Vic., ch. 68 (1890), prolonge jusqu'au 22 mai 1892 le temps pour compléter le chemin de fer jusqu'à Pembroke et construire sur la rivière Ottawa, à ou près de la cité d'Ottawa, le pont que cette compagnie a été autorisée à construire par l'acte 45 Vic., ch. 69. Le même acte donne à la compagnie autorisation de continuer son chemin depuis le dit pont jusqu'au bassin du canal dans la cité d'Ottawa.

L'acte 53 Vic., ch. 69 (1890), autorise la compagnie à acheter de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la section entre Hull et Aylmer, ou une partie d'icelle.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, article 4 (1892), a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée en 1894; et l'acte spécial de 1892, chap. 56, prolonge de 2 ans le temps pendant lequel la compagnie devra commencer la construction du pont sur la rivière Ottawa, à ou près d'Ottawa, et de 5 ans, à partir du 9 juillet 1892, la date de parachèvement du pont. Il a été aussi accordé une prolongation de 4 ans à compter de cette date pour compléter la ligne jusqu'à Pembroke.

L'acte des snbventions 57-58 Vic., chap. 4 (1894), a remis en vigueur les subventions votées en 1888, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans quatre ans. La date fixée pour terminer ces travaux se trouve ainsi prolongée jusqu'au 23 juillet 1898.

Le même acte a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée par le ch. 8 de l'acte de 1884, moins les $24,000 pour les 7½ milles entre Hull et Aylmer, soit une balance de $73,172.

Le même acte a remis encore en vigueur la somme de $24,000, votée en 1890 pour la ligne entre Hull et Aylmer.

Le chemin est ouvert à la circulation entre Ottawa et Waltham, 70 milles.

A la fin de l'exercice 1887-88 il avait été payé sur le montant de la subvention votée en 1884 la somme de $174,828. Il n'a pas été fait d'autres paiements pendant l'exercice, mais une somme de $18,750 a été payée depuis, soit un total de $193,578.

Compagnie du chemin de fer Québec-Central.

(Nos 22, 142, 219 et 321.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de $211,200 pour l'aider à construire 66 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé à cette date avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière,—le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la subvention payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1885-1886, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de $60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce.

Au lieu du solde de cette subvention, qui devenait éteint le 1er juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), d'accorder à cette compagnie une subvention annuelle de $21,191.74 pendant 20 ans, représentant un octroi de $288,000 en argent pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Orignal, 90 milles. Il n'a pas été passé de contrat pour l'exécution de cette entreprise.

Par l'effet de l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), la compagnie peut, au lieu de la subvention ainsi accordée, recevoir le même montant pendant une période similaire, ou une garantie d'intérêt sur les obligations pour pareille somme, pour 90 milles de leur chemin de fer allant de la station de Saint-François sur leur ligne jusqu'à un endroit sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière L'Orignal, ou d'un point sur leur ligne entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur l'Intercolonial situé au lac Mégantic ou dans les environs; le premier paiement annuel devant être fait à la fin d'une période de 12 mois à compter du certificat d'achèvement. Un contrat a été passé pour cette subvention le 30 juin 1892, l'entreprise devant être terminée pour le 1er juillet 1894.

L'acte des subventions, 57-58 Vic., ch. 4 (1894), autorise de payer la subvention votée par l'acte de 1890, sous forme d'octroi en argent, dont la valeur actuelle est de $288,000; le paiement devant en être fait après que le chemin aura été complété, inspecté et accepté. Un arrêté du conseil, en date du 16 juin 1894, a autorisé ce mode de solde de subvention, cependant rien ne peut être payé avant qu'une inspection ait eu lieu après le parachèvement du chemin et que celui-ci n'ait été déclaré être en bon état.

Les 40 premiers milles ont été complétés. Jusqu'au 31 décembre 1894, il n'a pas été fait d'autres paiements que celui de $60,342 opéré en 1885-86.

Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean.

(Nos 2, 14, 40, 82, 126, 140, 177, 220, 232, 300 et 347.)

Par l'acte de 1882, une subvention de $384,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, qui construisit cette ligne, reçut une subvention nouvelle de $80,000. Par l'acte de 1885, une subvention de $96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord (à 4 milles de Québec) jusqu'à Saint-Raymond (36 milles de Québec), à la condition que la ligne soit construite jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, et par l'acte de 1886, une nouvelle subvention n'excédant pas $186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle aubvention ne dépassant pas $28,800 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions ordinaires) des soldes disponibles des subventions accordées en 1882-83. Le total des subventions octroyées à cette compagnie, pour toute la distance de Québec au lac Saint-Jean, s'élève à $775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1883 pour les deux premières subventions; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885; le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885, Il n'y a pas eu besoin d'autres contrats pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts par les contrats précédents.

Le chemin est ouvert à la circulation jusqu'à Roberval, sur le lac Saint-Jean, à 190 milles de Québec.

L'acte 51 Vic., ch. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de $96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888, contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin qui part de la jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur sa ligne-mère,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1890. Le tracé de ces 30 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 17 novembre 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour 20 autres milles, ce qui porte le total de la subvention pour cet embranchement à $160,000. Le 17 octobre 1892, un contrat a été passé avec la compagnie pour ces travaux.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), accorde à cette compagnie une subvention de $30,000 pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles; ainsi qu'une subvention limitée à $38,400 pour 12 milles de chemin de fer de Lorette à Québec par voie de Charlesbourg. Le 2 décembre 1890, ces deux subventions ont été couvertes par un contrat, aux termes duquel les travaux devaient être terminés le 1er octobre 1891.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8, accorda expressément la différence, $5,250, entre les $30,000 mentionnées dans la subvention susdite pour le pont Saint-Charles et la somme payée à la compagnie.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, art. 5 (1892), autorisa le paiement du solde de la subvention de 1889, ainsi que du solde, soit $12,800, de la subvention accordée en 1887. Cette dernière, représentant 4 milles de chemin de fer construits dans la direction de Roberval, a fait le sujet d'un contrat passé le 17 octobre 1892.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), remit en vigueur le solde, $81,040, de la subvention accordée par l'acte 51 Vic., ch. 3.

L'acte 57-58 Vic., ch. 4 (1894), accorda une subvention à cette compagnie, pour 2 milles de l'embranchement de Chicoutimi jusqu'à eau profonde à Chicoutimi, ainsi que pour un autre parcours de 12 milles du 52e mille de cet embranchement jusqu'à la baie des Ha! Ha!, en tout $44,800.

Il a été payé pendant l'exercice une somme de $81,600, formant une somme totale payée à la compagnie jusqu'au 31 décembre 1894, de $1,002,999.50, couvrant la ligne mère et l'embranchement de Chicoutimi.

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(Nos 164 et 304.)

L'acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la compagnie ci-dessus pour 30 milles de son chemin de fer à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente, province de Québec, ou les environs.

Contrat fut passé avec la compagnie le 14 novembre 1889 pour ce chemin, de Hedleyville à Saint-Joachim.

L'acte 56 Vic., ch. 3 (1893), remit en vigueur le solde de la subvention précédente, soit $30,400.

Pendant l'exercice 1889-90 il a été payé $65,600 sur cette subvention, pour une distance de 20½ milles, savoir: depuis Québec (côté est de la rivière Saint-Charles) jusqu'à Sainte-Anne. Au 31 décembre 1894 il n'avait pas été fait d'autre paiement, mais la balance des 30 milles subventionnés a été complétée en novembre.

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(No 167.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 49 Vic., ch. 82 (1886), pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Sicamous-Narrows, Colombie-Britannique, longeant la rive gauche de la rivière Shuswap, jusqu'à un endroit près de l'extrémité nord du lac Okanagan.

L'acte 51 Vic., ch. 88 (1888), a modifié cet acte, et il a été donné à la compagnie deux ans pour commencer et cinq ans pour achever sa ligne principale.

L'acte des subventions de 1889 a autorisé une subvention de $163,200 à ce chemin de fer, pour une longueur estimée à 51 milles.

Le contrat pour ces travaux a été signé le 11 janvier 1890, la date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 4 mai 1893. Le chemin est terminé.

Pendant l'exercice, il a été payé à la compagnie une somme de $640, et subséquemment une autre somme de $300, portant le total des paiements, à la date du 31 décembre 1894, à la somme de $163,200, montant total de la subvention.

Ce chemin a été loué au chemin de fer Canadien du Pacifique pour une période de 25 années en vertu d'un marché ratifié par l'acte 54-55 Vic., ch. 72 (1891).

Compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central.

(Nos 96, 176, 190, 265 et 319.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention n'excédant pas $38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 12 milles de sa voie à partir de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le tracé étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre 1888, le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu la permission de le livrer à la circulation. La somme de $26,640 a été payée dans le cours de l'exercice 1888-89.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de $64,000 pour 20 milles de ce chemin, et le 1er août 1890 la compagnie a passé contrat pour ce prolongement de sa voie depuis la tête de ligne actuelle à Sainte-Catherine dans la direction de Hamilton.

L'acte 53 Vic., ch. 7 (1890), a accordé une subvention limitée à $44,800 pour une autre distance de 14 milles.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), au lieu des subventions accordées en 1 89 et 1890 il a été accordé une subvention annuelle, pendant 20 ans, calculée à 3½ pour 100 de la somme, ne dépassant pas $108,000, accordée pour les 34 milles en question; le paiement du premier versement semi-annuel devant être fait 6 mois après la date du certificat de parachèvement de l'ingénieur en chef.

L'acte 57-58 Vic., ch. 4 (1894), accorde à cette compagnie pour 34 milles de son chemin entre Sainte-Catherine et Hamilton une subvention n'excédant pas une somme de $108,800.

Il a été payé à la compagnie pendant l'exercice de 1890-91 la somme de $11,760, couvrant la distance de 12 milles entre Sainte-Catherine et la rivière Niagara, ce qui forme un total de $38,400. Il n'a rien été payé de plus jusqu'au 31 décembre 1894.

Compagnie du Tunnel Frontière de Saint-Clair.

(*Voir* Rapports annuels de 1890-91 et 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup.

(Nos 90, 118, 225 et 274.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention de $74,400 fut accordée pour 22 milles de chemin de fer de Frédéricton à Prince-William, Nouveau-Brunswick, et

par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une subvention de $70,400 fut accordée à la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de chemin de fer à partir de Prince-William vers Woodstock.

La compagnie ayant demandé les deux subventions, elle fut admise à passer contrat le 26 juin 1888, en vertu d'un arrêté du conseil du 21 mai, l'époque fixée pour l'achèvement des travaux étant le 31 juillet 1890. Le contrat couvre les deux subventions, qui s'élèvent en totalité à $140,800. Les plans du tracé, couvrant la distance de 44 milles entre Frédéricton et Woodstock, furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai 1888.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a eu l'effet d'autoriser de nouveau ces deux subventions.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, a accordé une subvention limitée à $48,000 pour 15 milles de chemin de fer s'étendant de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Vic., ch. 2.

Aucune partie des subventions n'était payée au 31 décembre 1894.

Compagnie du chemin de fer Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.

(Nos 87, 232, 254 et 258.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 18 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas $80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial passant par la vallée de la Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer Spring-Side, les colonies de la Stewiacke supérieure et la Musquodoboit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer Vallée de la Stewiacke et Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 1er décembre 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a de nouveau autorisé cette subvention, et l'ancien contrat ayant été annulé, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie le 30 août 1890, aux termes duquel la date de l'achèvement fut fixée au 1er septembre 1892.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis la même subvention en vigueur.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention limitée à $156,800, pour un chemin de fer partant de Truro ou d'un point entre Truro et Stewiacke et allant jusqu'à Newport ou Windsor, 49 milles. Contrat a été passé avec cette compagnie le 30 août 1890 pour l'exécution des travaux, la ligne devant se développer de la station de Brockville, sur l'Intercolonial, à celle de Newport, sur le chemin de fer d'embranchement de Windsor, et être terminée le 1er septembre 1893.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis cette subvention en vigueur.

Le tracé a été approuvé dans toute la longueur de la ligne.

Au 31 décembre 1894 il n'avait encore été rien payé sur ces subventions.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

(N° 218 et 293.)

Par l'acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), une subvention ne dépassant pas $57,600 fut accordée à la compagnie susdite pour 18 milles de voie ferrée depuis

Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain.

Le 29 avril 1891, un contrat fut passé avec la compagnie pour construire cette voie, qui devait être terminée le 1er juillet 1893.

Inspection de la voie fut faite en décembre 1891. Le rapport déclare que la voie est terminée et que sa longueur est de 12·58 milles. Dans le cours du dernier exercice on a payé à la compagnie la somme de $40,256, soit la somme applicable à la distance réelle du chemin.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, a accordé à la compagnie une subvention de pas plus de $25,024 pour $5\frac{42}{100}$ milles de Huntingdon vers la frontière internationale, et pour une autre distance de $2\frac{40}{100}$ milles. Au cours du dernier exercice la compagnie a reçu $297.60 comme solde dû, ce qui porte à $65,001.60 la totalité des paiements qui lui ont été faits, couvrant toute la distance, $20\frac{313}{1000}$ milles, à partir du raccordement avec le chemin de fer Canada-Atlantique près Valleyfield, jusqu'à la frontière internationale, laquelle est maintenant terminée.

Ce chemin relie le chemin de fer Canada-Atlantique à Valleyfield avec le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain à Huntingdon.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(*Nom changé en celui de* " Compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides " *par l'acte provincial* 51-52 *Vic., ch.* 108.)

(*Voir* Rapport annuel de 1891–92.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Louis et Richibouctou.

(*Voir* Rapport annuel de 1884–85.)

Compagnie du chemin de fer Témiscouata—de la Rivière-du-Loup à Edmundston.

(*Voir* Rapport annuel de 1892–93.)

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(Nos 188 et 269.)

L'acte des subventions 52 Vic., chap. 3 (1889), a autorisé une subvention de $54,400 en faveur de cette compagnie pour quatre milles de son chemin à partir d'un endroit rapproché du fleuve Saint-Laurent dans le village de Gananoque-Junction, sur le chemin de fer Grand-Tronc, et pour 18 milles de son chemin depuis Gananoque-Junction jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 octobre 1889, la section des quatre milles devant être terminée le 1er juillet 1890, et celle des treize milles le 1er août 1893. Au cours de l'exercice 1889-90, la somme de $10,400 a été payée pour la section (trois milles et un quart) de Gananoque au chemin de fer Grand-Tronc, cette section étant terminée.

Par l'acte 55-56 Vic., chap. 5 (1892), il a été accordé, à la place du reliquat ($44,000) de la subvention qui précède, des subventions pour le prolongement du

chemin de fer, au nord, par un embranchement se raccordant au chemin de fer Brockville, Newport et Sault-Sainte-Marie, au chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, et au chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou aux eaux du canal Rideau, travaux pour lesquels la limite est de $30,000; au sud par un autre embranchement traversant l'embouchure de la rivière Gananoque, travaux pour lesquels la limite est de $14,000.

Le 30 novembre 1892, un contrat a été passé avec la compagnie pour ces travaux, la date pour l'achèvement desquels est fixée au 1er août 1896.

Au cours du dernier exercice, la compagnie a reçu $14,000, ce qui porte à $24,400 le total de ses paiements au 31 décembre 1894.

Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique.

(Nos 130, 227, 235 et 244.)

Par l'acte 50-51 Vic., chap. 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $89,600 pour quatorze milles du chemin de fer de cette compagnie depuis la station de Perth-Centre vers l'île Plaister-Rock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, au lieu de la subvention précédemment accordée. Le 4 septembre 1888 contrat fut passé avec la compagnie pour construire la voie. Par l'acte 54-55 Vic., chap. 8 (1891), cette subvention fut votée de nouveau vu qu'elle était devenue caduque.

L'acte de 1890, 53 Vic., chap. 2, autorise une subvention limitée à $35,200 pour une nouvelle distance de 11 milles de chemin.

L'acte 55-56 Vic., chap. 5 (1892), a accordé une subvention limitée à $9,600 pour une autre distance de 3 milles à partir de l'extrémité nord des 11 milles subventionnés en 1890.

Le 30 novembre 1892 un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux auxquels s'appliquent ces deux subventions.

La première section de 14 milles a été complétée en décembre 1891, et la compagnie a été autorisée en novembre 1893 de livrer au trafic tout le chemin, 27.88 milles.

Au cours du dernier exercice, la compagnie a reçu $19,341.54, ce qui porte à $134,016 le total des sommes qui lui ont été payées jusqu'au 31 décembre 1894, soit la subvention totale.

Compagnie du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

(*Voir* Rapport annuel de 1887-88.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis.

(Nos 297 et 344.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 46 Vic., ch. 70 (1883), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point donné sur la ligne du chemin de fer Montréal, Portland et Boston à Richelieu, et allant à un point donné sur la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent.

L'acte fédéral 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé l'octroi d'une subvention allant jusqu'à $102,400 pour 32 milles entre Iberville et Saint-Hyacinthe, et au delà vers Sorel.

Le 18 août 1893, contrat a été conclu avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise.

L'acte fédéral 57-58 Vic., ch. 4 (1894), autorise l'octroi d'une subvention limitée à $102,400 pour une nouvelle distance de 32 milles, et contrat fut passé, le 23 octobre 1894, avec la compagnie pour faire les travaux, couvrant toute la distance entre Saint-Hyacinthe et Sorel.

Pendant l'exercice, la compagnie a reçu une somme de $88,973, et depuis, une autre somme de $41,075, ce qui porte les paiements au chiffre total de $130,048.

Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.

(Voir *Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.*)

Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

(Nom changé en celui de "La compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis" *par 56 Vic., ch. 63.)*

(Nom changé de nouveau en celui de "La Compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic" *par 57-58 Vic., chap. 69.)*

L'acte 50-51 Vic., ch. 25 (1887), sanctionné le 23 juin 1887, a ratifié une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887 ; la convention se trouvant subir en même temps certaines modifications exprimées dans une convention subsidiaire. Selon le dit acte et les conventions, les arrangements se résument en ceci :

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer Embranchement de Windsor, libérant le gouvernement de toutes réclamations et lui abandonnant tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis, et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ses engagements elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de ses débentures, etc., dont l'émission était limitée à $4,200,000. Le gouvernement, de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de $500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des débentures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin—le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débentures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie ; et le solde, s'il y en avait, devait être remis à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, tel que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes :

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888 ; et la compagnie

devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer ses travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées.

La compagnie n'a pas fait de dépôt, et elle n'a pas encore pris les mesures pratiques pour exécuter les travaux. Dans ces conditions, et à la suite de représentations qui ont été faites au gouvernement pour l'engager à se charger lui-même de l'entreprise, il a donné, au mois d'octobre 1887, instruction de faire une exploration du pays entre Digby et Annapolis.

L'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 8 (1889), a autorisé la construction de ce chaînon de chemin de fer sur le crédit de $500,000 accordé par l'acte 50-51 Vic., ch. 25. Cet ouvrage a conséquemment été entrepris par le département des chemins de fer, et terminé. La compagnie a été mise en possession du chemin le 27 juillet 1891, afin qu'elle le mette en exploitation.

Le 17 janvier 1894, la compagnie a fait abandon complet au gouvernement de toutes les réclamations qu'elle pouvait avoir, et le 1er février le compagnie a reçu titre de possession de cette partie du chemin.

Les dépenses totales faites par le gouvernement au 31 décembre 1894, étaient de $618,655.25.

L'acte spécial 57-58 Vic., ch. 69 (1894), a autorisé la vente du chemin par la compagnie Yarmouth et Annapolis à la compagnie Windsor et Annapolis, aux termes convenus entre les deux compagnies le 12 octobre 1893, et a autorisé également le changement des noms de ces compagnies en celui de " La Compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic. "

Compagnie du chemin de fer Pacifique de l'Ouest d'Ontario.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec, C.C.P.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.

(Nos 131, 203, 266, 281 et 335.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de $64,000 pour un chemin de fer de 20 milles allant à Woodstock vers Centreville.

La compagnie ci-dessus nommée en ayant fait la demande, et ayant été agréée, contrat fut passé avec elle le 6 mai 1889 pour les 20 milles en question, la ligne devant partir de la station Upper-Woodstock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et devant être terminée le 1er octobre 1890 ; subséquemment la date fut remise au 1er octobre 1893.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $19,200 pour une autre distance de 6 milles, jusqu'à la frontière internationale.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis en vigueur la subvention accordée en 1887.

Le même acte a aussi remis en vigueur la subvention accordée en 1890 pour une autre distance jusqu'à la frontière.

Un contrat en date du 16 septembre 1892 a été passé avec la compagnie pour la construction des 26 milles ainsi subventionnés, la date pour l'achèvement des travaux étant fixée au 1[er] janvier 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4, (1894), a remis en vigueur les deux subventions accordées en 1887 et 1890, savoir, les $83,200 destinées aux 26 milles de chemin de Woodstock à la frontière internationale.

L'arrêté du conseil du 24 juillet 1894, a reculé la date de l'achèvement des travaux du contrat jusqu'au 1[er] août 1896.

Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis,

(*Voir* Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.)

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'intérieur.

Elles sont énumerées ici parce que les travaux techniques ont été contrôlés par ce ministère, dont le certificat de l'ingénieur est requis avant que les compagnies intéressées puissent recevoir une partie quelconque de leurs subventions. (Les numéros qui suivent correspondent à ceux de la liste spéciale des " subventions en terres." Annexe 9, page 190.

Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.

(*Par l'acte* 52 *Vic., ch.* 65, *le nom de cette compagnie est devenu* " Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada."

Compagnie de chemin de fer et de houille Alberta.

(*Voir* Rapport annuel de 1892–93.)

(*Voir* aussi " Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest " dans le rapport de 1891–92.)

Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest.

(N° 19. Subventions en terres.)

Par un arrêté du conseil du 23 novembre 1889, sujet à la ratification du parlement, et à l'obtention d'un acte constitutif de la part du parlement fédéral, il a été accordé à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un chemin de fer partant d'un endroit dans le township 1, rang 23 ou 24, à l'ouest du premier méridien, et allant à Deloraine, à environ 14 milles. Cette subvention a été confirmée par l'acte 53 Vic., ch. 4. La compagnie a été constituée en corporation sous l'autorité d'un acte provincial, mais a reçu une charte fédérale par l'acte 53 Vic., ch. 86 (1890), et conformément au dit arrêté du conseil la section

subventionnée sera terminée et en voie d'exploitation le 1er mai 1891. Les plans et profils du tracé ont été approuvés par un arrêté du conseil en date du 19 février 1892; ils indiquent la ligne qu'on se propose de suivre à partir d'un point de raccordement avec l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'aux houillères de la montagne de la Tortue. Un nouveau tracé a été approuvé par un arrêté du conseil passé le 3 octobre 1891.

L'acte spécial 57–58 Vic., ch. 65, a remis en vigueur la charte de la compagnie.

L'acte des subventions en terres 57–58 Vic., ch. 5 (1894), a remis en vigueur la subvention accordée en 1890.

Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton.

(*Voir* Rapport annuel de 1892–93.)

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(*Voir* Rapport annuel de 1892–93.)

Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central.

(N° 7. Subventions en terres.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Battleford, dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, a été nourri par la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central (la ci-devant Compagnie du chemin de fer Souris et Montagnes-Rocheuses). Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de $1.06 l'acre jusqu'à concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10c. par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fût terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vic., chap. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise, fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. La Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central fut constituée en corporation par un arrêté du conseil du 22 juillet 1886, en vertu des dispositions de l'acte; un second arrêté du 3 août, modifiant cette charte, et le tout étant confirmé et ratifié par l'article 51 Vic., chap. 85 (1888). Un article de cette charte qui donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique droit de circulation sur ce chemin a été révoqué par 52 Vic., chap. 67 (1889).

Par un arrêté du conseil, aussi du 22 juillet 1886, la subvention dont il a été question a été accordée à cette compagnie. Le contrat fut passé le 12 septembre 1887. Par plusieurs arrêtés du conseil successifs, le temps fixé pour l'achèvement a été prorogé.

Le 3 septembre 1890 un arrêté du conseil a été rendu acceptant comme complétée la première section de 50 milles.

Par un arrêté du conseil en date du 7 décembre 1891 un délai a été accordé, sujet à la condition que les premiers 50 milles seraient mis en état d'exploitation le 15 de ce mois ou après, comme suit: 100 milles à partir de l'extrémité des premiers 50 milles pour le 30 novembre 1892, et 300 milles de plus (ou n'importe quelle distance qui pourrait être nécessaire pour compléter le chemin jusqu'à Battleford) le 30 novembre 1893.

La compagnie a fait rapport que les premiers 50 milles ont été ouverts au trafic le 16 décembre 1891.

Le 20 juin 1892, un arrêté du conseil a été rendu approuvant le tracé projeté de la seconde section de 50 milles.

Compagnie du chemin de fer du Lac-Sud.

(Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

(*Voir* n[os] 5 et 6, subventions en terres; aussi n° 358, subventions en argent.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte provincial 43 Vic., ch. 35 (1880), sous le nom de Compagnie du chemin de fer Westburne et Nord-Ouest, puis, en 1882, elle fut constituée en vertu de l'autorité fédérale par l'acte 45 Vic., ch. 80. En 1883, son nom devint Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest. Plusieurs actes, dans le cours des années suivantes, définirent et étendirent les pouvoirs de la compagnie.

En 1893, cependant, ces actes furent tous révoqués et consolidés en un seul acte, 56 Vic., chap. 52. Par cet acte, la compagnie a le pouvoir spécial de construire (*a*) un prolongement de la ligne-mère depuis le terminus à Yorkton jusqu'à Prince-Albert, ou les environs; (*b*) un prolongement de l'embranchement de la Rivière-aux-Coquilles (*Shell River*) jusqu'à la frontière nord ou ouest de la province, ainsi que d'autres embranchements à partir de la ligne-mère. La compagnie devait construire pas moins de 20 milles par année, mais un acte subséquent, chap. 79, 1894, lui accorda neuf ans pour terminer les travaux autorisés, telles parties d'embranchement, n'excédant pas 20 milles par année, devant être construites chaque année selon qu'il pourra être déterminé par le gouverneur en conseil.

Par l'acte 48-49 Vic., chap. 60, autorité a été donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer d'environ 430 milles depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession a été faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant des arrêtés antérieurs. La marche des travaux a été fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

Le 1[er] décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé 131 milles de son chemin.

Par l'acte 49 Vic., chap. 11 (1886), autorité fut donnée de concéder à la compagnie 6,400 acres par mille, pour aider à construire un embranchement de ce chemin de fer d'environ 26 milles, partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jsqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Cette concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, de 11½ milles de long, est en exploitation.

L'acte de 1894, 57-58 Vic., chap. 4, accorde à la compagnie, aux fins de prolonger de 100 milles sa ligne principale vers Prince-Albert, une subvention limitée, se montant à $320,000, la compagnie de son côté faisant cession de sa subvention en terres au taux de 3,200 acres par mille.

La ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Yorkton, 223 milles.

Compagnie de chemin de fer Manitoba et Sud-Est.

(N° 24. Subventions en terres.)

Cette compagnie a été subventionnée en terres au taux de 6,400 acres par mille par l'acte 53 Vic., ch. 4 (1890), pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud-ouest jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ 110 milles. On a passé contrat avec la compagnie le 3 juin 1892. En vertu de ce contrat les 30 premiers milles devaient être terminés le 1er septembre 1892, 60 autres milles le 1er septembre 1893, et toute la ligne le 1er septembre 1894. Un arrêté du conseil du 18 mars 1892 approuve les plans du tracé des premiers 30 milles partant de Winnipeg.

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.

(*Affermée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

(N° 12. Subventions en terres.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 23 (1887), autorisation était donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près de Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships nos 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e principal méridien, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession a été faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1887, après qu'il eut été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par arrêté du conseil du 24 janvier 1889, un projet de contrat avec la compagnie a été approuvé, et l'achèvement du chemin fut prorogé jusqu'au 2 juin 1890. Le contrat a été signé le 14 février 1890.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 79 (1891), la charte de la compagnie a été remise en vigueur et ses pouvoirs ont été étendus ; et par l'acte spécial 57-58 Vic., ch. 80, la date pour la fin des travaux a été de nouveau reculée jusqu'au 1er janvier 1898.

Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest.

(*Achetée par la Compagnie de houille et de chemin de fer Alberta.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada.

(*Ci-devant Compagnie du chemin de fer Alberta et Athabaska.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.

(*Affermé à la Compagnie du chemim de fer Canadien du Pacifigue.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim-Rouge.

(Nos 14 et 26. Subventions en terres.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 52 Vic., ch. 52, pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit près de Calgary, T.N.-O., jusqu'à un endroit sur la rivière du Daim-Rouge, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4e méridien principal, la route étant tracée; aussi, à partir d'un endroit situé à ou près Cheadle-Station, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord, jusqu'à un point de raccordement avec la voie de Calgary, dans ou près le township 26, rang 25, à l'ouest du 4e méridien principal, avec d'autres embranchements indiqués dans l'acte.

Le 28 novembre 1888, un arrêté du conseil autorisa, sauf l'approbation du parlement, une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour la ligne allant de Cheadle-Station à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles. Cette concession a été ratifiée par l'acte des subventions en terres, 52 Vic., ch. 4 (1889).

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 9, la subvention ci-dessus a été cancellée et remplacée par une subvention n'excédant pas 6,400 acres par mille, pour le chemin de fer de Calgary jusqu'à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles.

Le 17 juin 1893 contrat fut passé avec la compagnie pour la construction du chemin ainsi subventionné et qui devra être terminé pour le 1er novembre 1894.

Un arrêté du conseil du 28 février 1894 recule la date de la fin des travaux au 1er novembre 1895.

Compagnie de chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer Grand-Nord de Winnipeg, par l'acte 57-58 Victoria, chap. 94 (1894.)

(N° 1. Subventions en terres, et l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 81.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 25, par. 7 (1884), autorité fut donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du

Pacifique et la baie d'Hudson : 6,400 acres par mille dans le Manitoba, et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En l'année 1880 l'acte 43 Vic., ch. 59, constitua en corporation "La Compagnie de chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson", avec pouvoir de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque autre point entre Selkirk et Portage-la-Prairie, et de le prolonger jusqu'à Port-Nelson et Churchill, ou quelque autre point sur la baie d'Hudson ; aussi, de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de transport de la Vallée de la Nelson fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Victoria, ch. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires Winnigeg et Baie-d'Hudson, comme suit :—

	Acres.
Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba—distance évaluée, 225 milles	1,440,000
Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée, 425 milles	5,440,000
Division C.—L'embranchement, à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest—distance évaluée ne devant pas excéder 250 milles. (Concession sujette à l'approbation du parlement)	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit : 50 milles sur la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles par chaque année suivante jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère ; mais si la compagnie ne termine pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdra son droit à une subvention pour son embranchement, qui, lui-même, devra être terminé pour le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

Par un arrêté du conseil en date du 16 septembre 1891, le délai fixé pour l'achèvement du chemin de la compagnie a été prorogé comme suit :—

Jusqu'au 21 juin 1894 (la limite accordée par sa charte telle que modifiée par 53 Vic., ch. 80), la partie du chemin s'étendant du bout des 40 milles déjà construits jusqu'à un point sur la rive sud de la Saskatchewan près de l'extrémité occidentale

du lac Bourbon, ou entre le lac Bourbon et Grands-Rapides, distance d'environ 250 milles. Cet arrêté du conseil approuvait le projet d'une convention qui devait être faite avec la compagnie pour les travaux, et cette convention a été signée le 18 septembre 1891.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 81, la passation d'un contrat avec cette compagnie fut autorisée pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de cette ligne qui se trouve entre Winnipeg et la rivière Saskatchewan, moyennant un paiement annuel de $80,000 pendant 20 ans, sous l'empire d'un arrêté du conseil en date du 16 septembre 1891. Une convention fut en conséquence conclue avec la compagnie le 18 septembre 1891.

Le 8 novembre 1893 un arrêté du conseil fut rendu prorogeant au 21 décembre 1896 le temps fixé pour l'achèvement de la ligne-mère jusqu'à la rivière Saskatchewan.

L'acte spécial 57-58 Vic., ch. 94 (1894), a changé le nom de la compagnie tel que mentionné plus haut, et, quant à l'achèvement de la ligne-mère jusqu'à la rivière Saskatchewan, la date en a été reculée jusqu'au 31 décembre 1896.

En novembre 1894, la compagnie a demandé au gouvernement du Dominion de modifier les conditions et l'espèce d'aide qu'elle devait recevoir, mais au 31 décembre la question n'avait pas encore été résolue.

Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.

(N° 8. Subventions en terres.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2e méridien, traversant Fort-Qu'Appelle, jusqu'au chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887, la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle), l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente, jusqu'à construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique ; suivant les termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin doivent être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

Par l'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 66 (1889), l'article d'un acte antérieur donnant à cette compagnie le pouvoir de construire un chemin de fer suivant la voie indiquée ci-dessus a été abrogé, et la compagnie a été autorisée à construire une voie ferrée à partir d'un point de la frontière internationale sur ou près le rang 16, à l'ouest du second méridien principal, en allant dans une direction nord par Qu'Appelle-Station usqu'à Fort-Qu'Appelle, et de là dans une direction nord-est jusqu'à un point près

l'angle nord-ouest du lac Winnipegosis; la partie du chemin qui se trouvera entre son point d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle devant être terminée pour le 1er août 1889, et toute la ligne pour le 16 avril 1896.

Par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 4, la subvention autorisée par l'acte 49 Vic., ch. 11, a été accordée à cette nouvelle ligne.

L'acte 53 Vic., ch. 83 (1890), a prorogé au 1er août 1892 le délai pour la construction de la partie de cette voie ferrée qui se trouvera entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle—le reste du chemin devant être terminé par la suite à raison de 50 milles par année.

Cet acte a été abrogé par l'acte 55-56 Vic., ch. 63 (1892), et les délais pour l'achèvement du chemin entre les points d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle ont été prolongés jusqu'au 30 octobre 1894, le chemin de fer devant être terminé par la suite à raison de 90 milles par année.

Pouvoir a été donné à la compagnie de transporter ou affermer le chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, à la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central, ou à la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson.

Par l'acte spécial de 1894, 57–58 Vic., ch. 96, le temps du parachèvement de la section du chemin de fer entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle fut prolongé jusqu'au 30 octobre 1896; le reste du chemin devant être complété sur le pied de 20 milles par année après cette date.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

Le ministre des chemins de fer et canaux étant président du comité des chemins de fer du Conseil privé, auquel l'acte des chemins de fer de 1888 et ses amendements imposent certaines attributions très importantes, il paraît être à propos de donner ici un aperçu des questions qui ont été soumises au comité dans le cours de l'année 1894, ainsi que des décisions prises à leur égard. En voici l'énumération :—

Embranchement réunissant la ville de Amherstburg au chemin de fer Canada-Sud. Sanctionné.

Pont du chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue traversant la rivière Ottawa à Mattawa. Approuvé.

Traverses du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa (Pacifique Canadien), dans la cité d'Ottawa par le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, et du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur le lot 5, concession 2, du township de Nepean, par la même ligne.

Prolongement du temps accordé pour le parachèvement.

Plaintes au sujet de l'inefficacité de protection au croisement de la voie du Grand-Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique par le tramway électrique de Toronto, dans la cité de Toronto, par suite de l'adoption de l'électricité comme force motrice des chars urbains.

Il est ordonné que la Compagnie des tramways de Toronto devra prendre certaines mesures de précautions additionnelles.

Prolongement de l'Avenue Lansdowne à travers les rails de la Compagnie du Grand-Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la cité de Toronto. Cause pendante.

Demande de la Compagnie du tunnel Saint-Clair de pouvoir fermer une partie de la rue Thistle, dans la ville de Sarnia, en y substituant d'autres voies de passage. Non accordée.

Croisement du chemin de fer du Grand-Tronc dans la cité de Montréal et dans la ville de Saint-Henri par le chemin de fer urbain de Montréal. Approuvé à de certaines conditions.

Institut Central des Fermiers, Manitoba. Plaintes de ce que les compagnies de chemins de fer du Manitoba établissent pour le fret et les passagers un tarif discriminatif à l'égard de certains points du parcours de leurs lignes.

Les intéressés ne comparaissent pas. Cause renvoyée.

Dispute entre la Compagnie de chemin de fer Canada-Sud et le township de Tilbury-ouest, concernant la direction que l'on doit donner à un drain passant sous les rails et la réparation du coût. Instruction donnée quant au tracé du drain, à son entretien et aux dépenses qui en découlent.

Plainte de la part du maire de Magog contre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour fermeture et obstruction de certaines rues dans ce village.

Les intéressés ne comparaissent pas. Cause renvoyée.

Demande par le township d'Anderdon et autres intéressés aux fins d'amender l'ordre du comité approuvant l'embranchement d'Amherstburg de la Compagnie de chemin de fer Canada-Sud. Non accordée.

Plainte de la part de Mr T. D. Millar, exportateur de fromage, Ingersoll, contre les Compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien, au sujet des tarifs prétendus non équitables, pour le transport du fromage.

Le plaignant ne comparaît pas. Cause renvoyée.

Signaux d'arrêt aux croisements des lignes des chemins de fer des Comtés Unis et Canadien du Pacifique à Iberville. Approuvé et permission donnée aux convois de passer sans arrêter.

Signaux d'arrêt au croisement du chemin de fer London et Port-Stanley, à Saint-Thomas, par le Canada-Sud. Approuvé et permission donnée aux convois de passer sans arrêter.

Pont de la Compagnie du Pont de Brockville et New-York traversant le fleuve Saint-Laurent à Brockville. Approuvé, aux conditions mentionnées.

Dispute entre la Compagnie du chemin de fer Canada-Sud et la cité de Windsor relativement aux avantages que devra offrir un nouveau pont en continuation de la rue Sandwich au-dessus du chemin de fer, le nouveau pont qu'il est question de construire devant être substitué au pont actuel. Après une séance devant le comité les parties contentieuses en sont venues à une entente. Lorsque les plans auront été approuvés par la cité, ils devront être soumis par la compagnie au comité.

Prolongement de l'avenue Cedar, Pointe-Claire, à travers les rails des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique. En délibéré.

Prolongement de la rue Sainte-Elizabeth, dans la ville de Saint-Henri, par delà les voies des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique. Non approuvé.

Prolongement des rues Saint-George et Princess dans la ville de Chatham, Ontario, par delà la voie du chemin de fer Grand-Tronc. Approuvé.

Percement de la rue Saint-George. Approuvé.

Percement de la rue Princess. Non approuvé.

Prolongement de la rue Hagan, dans le village de Dundalk, à travers le chemin de fer Canadien du Pacifique. Non approuvé.

Déplacement des lignes du chemin de fer Grand-Tronc dans les concessions 13me et 16me du township de Laurier, district de Parry-Sound. Approuvé.

Demande de la part du comté et du township d'York, Ontario, à l'effet de soumettre à la cour suprême la question de la juridiction du comité d'ordonner à ces municipalités de payer une partie du coût de certaines protections requises aux croisements des rues Dufferin et Bathurst avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Toronto. En délibéré.

Demande de la part de la paroisse Saint-Athanase (Iberville) d'annuler l'ordre autorisant un certain croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer des Comtés-Unis à Iberville.

Les intéressés ne comparaissent pas. Cause renvoyée.

Demande de la part du chemin de fer Canadien du Pacifique et de la cité de Toronto d'approuver le plan et devis d'un pont élevé qui doit être construit sur la rue York, Toronto, selon une convention en vertu de l'acte 56 Vic., ch. 48. Cause pendante.

Croisement sur la rue Main-est, Hamilton, de la voie du Grand-Tronc par le chemin de fer électrique de Hamilton, Grimsby et Beamsville. Approuvé sous certaines conditions.

Association du comté de Régina, Patrons de l'Industrie, T.N.-O., plainte de non équité dans les tarifs pour transport des produits d'après les taux du chemin de fer Canadien du Pacifique. Comme établi devant le comité, celui-ci n'a pas le pouvoir d'intervenir. Renvoyée.

Pont du chemin de fer de la Rive-Sud traversant la rivière Richelieu à Sorel. L'emplacement et les plans approuvés—deux ouvertures de pas moins de 70 pieds chacune pour la navigation étant réservées.

Demande de la Compagnie de chemin de fer d'Oshawa aux fins de laisser passer sa ligne dans certaines rues de la ville d'Oshawa. Accordée.

Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique. Demande d'approuver le pont proposé qui doit être jeté sur la rivière Ottawa à la Pointe Nepean. Les intéressés n'ont pas comparu. Cause remise.

Changement du tracé d'une partie du chemin de fer Canada-Est entre sa jonction avec l'Intercolonial et le terminus actuel à Chatham. Approuvé.

Demande de la ville de Waterloo pour qu'il soit donné protection à certains croisements de rues de cette ville par le chemin de fer Grand-Tronc. Ordre de placer un gardien à l'un de ces croisements.

Demande de la ville de Waterloo de pouvoir prolonger certaines rues à travers la voie du Grand-Tronc, dans la dite ville. Non accordée.

Plainte de M. Isidore D'Aigle relative à l'état d'entretien des clôtures à bétail et barrières, appartenant au chemin de fer Témiscouata, devant ses propriétés.

Le plaignant ne comparaît pas. Cause renvoyée.

Plainte de M. Edward O'Brien au sujet du danger pouvant découler du non-isolement des fils de la Compagnie du chemin de fer électrique de Montmorency le long du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

Le plaignant ne comparaît pas. Cause renvoyée.

Pont situé entre Bridgeport et Louisburg de la Compagnie houillière Dominion, traversant le détroit Mira, Cap-Breton.

Emplacement et plan approuvés, avec condition d'avoir des travées libres de 40 pieds.

Demande par le township d'Anderdon, et autres, d'un pont élevé (au lieu d'un passage à niveau) au croisement de la branche Amherstburg du chemin de fer Canada-Sud à Amherstburg. Non accordée.

Demande de la part du chemin de fer des Comtés-Unis pour permission de se servir d'un appareil de signaux d'arrêt au croisement par sa voie du chemin de fer Grand-Tronc à Saint-Hyacinthe sans avoir à faire une voie de garage.

Délai pour la pose de voie de garage, jusqu'au 1er décembre 1894. Autorisée.

Chemin de fer Oshawa. Usage du chemin public dans le canton de Whitby-est. Autorisé.

Demande par la Compagnie du chemin de fer Canada-Sud pour permission d'enlever les rails de la branche Chataugua de leur chemin dans la ville de Niagara, vu que l'état financier de l'assemblée du Niagara rend nulle le trafic de cette branche. Accordée à certaines conditions.

Percement de la rue Sainte-Elisabeth à travers la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc dans la ville de Saint-Henri.

La décision prise antérieurement contre le percement de cette rue maintenue.

Croisement du chemin de fer du Vermont-Central par celui des Comtés-Unis, près Iberville. Non réglé.

Demande par certaines compagnies intéressées dans la navigation de la rivière Richelieu pour changement de l'ordre sanctionnant le pont du chemin de fer de la Rive-Sud, traversant cette rivière à Sorel, en vertu duquel changement des ouvertures plus grandes, pour le trafic, que celles requises par l'ordre, soient fournies, travées de pas moins de 100 pieds chaque devant être faites. Ordre amendé en conséquence.

Pétition de certains contribuables de la ville de Saint-Jean, P. Q., de ne pas accorder une demande de la part de la Compagnie Atlantique et Nord-Ouest pour approbation de la construction d'une voie d'évitement allant de leur ligne principale au canal Chambly. Non réglée.

Construction d'un embranchement du chemin de fer Canada-Est de Chatham à Black-Brook. Approuvée.

Pétition du conseil des Arts et Métiers, Toronto, demandant qu'il soit passé des règlements pour rendre obligatoire la construction d'abris convenables pour les mécaniciens et autres dans les wagons électriques et autres wagons de chemins de fer,

en vertu de l'acte 57-58 Vic., ch., 53. Les intéressés ne font pas acte de présence. Cause renvoyée.

Demande de la part de la Compagnie de Ponts de Brockville et New-York d'approuver l'emplacement et le plan amendés du pont qu'ils devaient construire sur le fleuve Saint-Laurent à Brockville et d'annuler l'ordre approuvant les plans déjà soumis. Accordée.

Plainte de la part de M. Emile Dubé contre la Compagnie de chemin de fer de Témiscouata pour la non-équité de leur taux pour le transport des traverses de chemins de fer.

La plainte n'est pas soutenue. Renvoyée.

LOIS CONCERNANT LES CHEMINS DE FER ADOPTÉES PENDANT LA SESSION DU PARLEMENT.

57-58 Victoria (1894).

Chap.

4. Acte autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées.

5. Acte concernant certaines subventions accordées à la province de Québec par le chapitre huit des statuts de 1884.

6. Acte autorisant l'octroi de subventions en terres à certaines compagnies de chemins de fer.

34. Acte modifiant l'acte à l'effet d'autoriser un drawback sur certains articles fabriqués en Canada et obtenus pour être employés à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

61. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Alberta-Sud.

62. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

63. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur.

64. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer électrique bicycle de Boynton.

65. Acte à l'effet de remettre en vigueur et modifier l'acte constitutif de la Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest.

66. Acte concernant le chemin de fer du Canada-Sud.

67. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Caribou.

68. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique.

69. Acte à l'effet d'autoriser l'achat du chemin de fer Yarmouth et Annapolis par la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis (à responsabilité limitée), et de changer le nom de cette dernière compagnie pour celui de Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic.

70. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Duluth, Népigon et Baie-de-James.

CHAP.

71. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer urbain d'Edmonton.

72. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Elgin et Havelock.

73. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron.

74. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Gleichen, Lac-aux-Castors et Victoria.

75. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph.

76. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié à Rivière-Détroit et la Compagnie du chemin de fer de London et Port-Stanley.

77. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Lac-Mégantic.

78. Acte à l'effet de remettre de nouveau en vigueur et modifier l'acte constitutif de la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool.

79. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest du Canada.

80. Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

81. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Métis, Matane et Gaspé.

82. Acte modifiant les actes relatifs à la Compagnie du chemin de fer et de bacs de Moncton et de l'Ile du Prince-Edouard.

83. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal.

84. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du parc et de l'île de Montréal.

85. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.

86. Acte à l'effet de ratifier une convention entre la Compagnie du chemin de fer urbain de la cité d'Ottawa et la Compagnie de tramway électrique d'Ottawa, et une convention entre les dites compagnies et la municipalité de la cité d'Ottawa, et de fusionner les dites compagnies sous le nom de "Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa".

87. Acte à l'effet de refondre et modifier certains actes relatifs à la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, et d'en changer le nom en celui de Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau.

88. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Ottawa.

89. Acte à l'effet de faire revivre et modifier de nouveau l'Acte constituant en corporation la Compagnie du pont de Brockville et New-York.

90. Acte pour remettre en vigueur et modifier de nouveau l'Acte constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim-Rouge.

91. Acte à l'effet de remettre en vigueur et modifier l'acte constitutif de la Compagnie de chemin de fer et de charbonnage des Montagnes-Rocheuses.

CHAP.

92. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central.

93. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

94. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson, et à l'effet d'en changer le nom en celui de Compagnie du chemin de fer Grand-Nord de Winnipeg.

95. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Wolseley et Fort-Qu'Appelle.

96. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.

97. Acte modifiant les actes concernant la Compagnie du pont suspendu de Clifton.

98. Acte autorisant la Compagnie du pont suspendu des Chutes-Niagara à émettre des débentures, et à d'autres fins.

99. Acte concernant la Compagnie du pont de la Grande-Ile de Niagara.

100. Acte concernant la Compagnie du pont et tunnel de chemin de fer de la Rivière-Saint-Clair.

101. Acte concernant la Compagnie de tunnel Canada et Michigan.

102. Acte constituant en corporation la Compagnie du canal de force motrice et de fourniture de Welland, à responsabilité limitée.

103. Acte constituant en corporation la Compagnie du canal Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne.

104. Acte constituant en corporation la Compagnie du canal à navires Saint-Clair et Erié.

113. Acte constituant en corporation la Compagnie dite New-York, Nouvelle-Angleterre et Canada.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat, se rattachant aux lacs et rivières navigables, sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et des lacs ;
2. Ceux du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain;
3. Ceux de la rivière des Outaouais ;
4. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston
5. Ceux de la Trent ;
6. Le canal Saint-Pierre, Cap-Breton.

DÉPENSES TOTALES POUR LES CANAUX ET LEUR ENTRETIEN.

La liste qui suit indique la somme totale imputée au compte du capital, et que l'Etat a employée à la constructien et à l'agrandissement de chacun des canaux du Canada; elle comprend une péricde de temps à compter avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1894.

Canal Lachine	$9,751,029	65
Canal Beauharnois	1,611,690	26
Canal Soulanges (en construction)	987,952	95
Canaux Williamsburg (en voie d'agrandissement)	3,438,941	36
Canal Cornwall (en voie d'agrandissement)	5,054,564	57
Relevés hyd. du fleuve et des canaux du St-Laurent.	956,900	02
Canal Murray	1,247,470	26
Canal Welland	23,763,866	39
Canal du Sault-Sainte-Marie (en construction)	2,791,873	74
Canal Sainte-Anne	1,170,215	63
Canaux Carillon et Grenville	4,025,938	55
Canal de la Culbute	379,494	46
Canal Rideau (y compris la division de Perth)	4,560,285	60
Canal de la Trent	1,091,896	19
Ecluse Saint-Ours	121,537	65
Canal Chambly	637,206	76
Canal Saint-Pierre	646,431	99
Total	$62,237,296	03

En sus de ce qui précède les sommes qui suivent, imputables au revenu, ont été dépensées :—

A renouveler	$2,050,414	46
A réparer	4,730,432	10
Pour le personnel et l'entretien	5,903,107	86
Soit un total de	$74,921,250	45

Les recettes totales se sont élevées à $10,238,367.53.

On trouvera les détails de ce qui précède à l'annexe n° 2, p. 2.

DÉPENSES ET RECETTES TOTALES DE L'EXERCICE.

Les dépenses totales faites pour les divers canaux pendant l'exercice expiré le 30 juin 1894 se répartissent comme suit :—

Construction, au compte du capital	$3,027,085	69
Réfactions, au compte du revenu	129,141	49
Réparations	188,398	17
Personnel et entretien	346,022	02
	$3,690,647	37

Le revenu total pour l'exercice a été de $387,421.37, moins les remboursements, $1,882.20, laissant un revenu de $385,589.17; comparé avec un revenu total en 1892-93 de $398,234.10, moins les remboursements, $41,144.23, laissant un revenu actuel de $357,089.87. L'augmentation a atteint $28,449.30. Le système d'accorder

des remboursements sur les transports en transit de grain et autres produits alimentaires fut interrompu au commencement de 1893, et le taux régulier fixé à dix centins la tonne par un ordre en conseil du 13 février 1893.

La dépense totale pour le personnel et l'entretien, les réparations et renouvellements, se monte à $663,539.68 pour l'année; les recettes totales, y compris $329,664.27 provenant de péages, se montent à $385,539.17; le montant des dépenses dépasse de $258,000.51 celui des recettes.*

Le tableau suivant fait voir la somme perçue à chaque canal à titre de recettes proprement dites des canaux, des loyers de chutes d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.

On en trouvera les détails dans le rapport de l'inspecteur, annexe n° 2, p. 14.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quaiage et d'emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Welland	190,441 20	....	61 50	93 25	8,411 80	199,007 75
Saint-Laurent	71,188 27	2,456 44	100 00	15,910 10	28,934 11	118,588 92
Chambly	22,279 43	....	10 00	42 83	120 00	22,451 26
Ottawa	35,341 65	....	4 00	8 00	36 00	35,389 65
Rideau	6,128 02	151 38	....	271 54	993 65	7,544 59
Vallée de la Trent	1,033 41	....	....	98 50	54 00	1,185 91
Saint-Pierre	2,603 88	....	....	....	....	2,603 88
Murray	648 41	....	....	....	....	648 41
Total	329,664 27	2,607 82	175 50	16,424 22	38,549 56	387,421 37
Moins—Remise de péages						1,882 20
						385,539 17

Les détails relatifs au revenu casuel et aux statistiques commerciales diverses pour la *saison de navigation* de l'année 1893 se trouvent dans l'annexe, "Revenu des canaux et statistiques," annexe n° 14, p. 258.

Les quelques données qui suivent sur le trafic des canaux pendant la saison de navigation de 1893 offrent un certain intérêt:—

Par le canal Welland il a passé 1,294,823 tonneaux de fret, dont 806,672 se composaient de produits agricoles, et 184,692 de produits de la forêt, 1,013,240 tonneaux passant par l'est et 281,583 par l'ouest. 995,501 tonneaux ont passé à l'est tout le long du parcours du canal. De cette quantité les vaisseaux canadiens en ont porté 247,161, et ceux des Etats-Unis 748,340. Le fret total ayant passé vers l'est et l'ouest par ce canal, des ports des Etats-Unis aux ports des Etats-Unis, a été de 631,667 tonneaux, une augmentation de 90,602 tonneaux sur l'année 1892, et une augmentation de 437,494 tonneaux sur l'année 1891; de fait, de beau-

*Le rapport de l'inspecteur (annexe n° 7 p. 183,) montre un total quelque peu plus élevé. La différence qui existe est due au fait qu'il inclut dans ses rapports les montants payés par les propriétaires de vaisseaux pour dommages causés aux travaux du canal, vu que ces sommes ont passé dans les mains de percepteurs; tandis que, au ministère, on porte ces diverses sommes à l'avoir du crédit contre lequel a été porté le coût de la réparation de ces dommages, à moins qu'elles ne soiens portées au crédit du "Revenu Casuel".

coup plus considérable qu'en aucune année depuis 1874. La quantité de grain transportée à Montréal par ce canal et ceux du Saint-Laurent a été de 501,806 tonneaux, desquels 71,445 ont été transbordés à Ogdensburg, contre 261,954 en 1892, desquels 4,341 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg.

La quantité transportée sur les canaux du Saint-Laurent a été de 1,158,386 tonneaux de fret, dont 703,892 pour l'est sans transbordement, et 38,296 pour l'ouest sans transbordement aussi : 634,501 tonneaux de produits agricoles et 344,015 de marchandises.

Aucune cargaison n'a été transportée directement à Montréal, les transbordements ayant eu lieu soit à Kingston soit à Ogdensburg.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité transportée s'exprime par 581,521 tonneaux, dont 563,193 de produits de la forêt.

Sur le canal Chambly on a transporté 312,870 tonneaux, dont 189,014 de produits de la forêt.

Sur le canal Rideau 101,409 tonneaux, dont 77,725 de produits de la forêt, ont été transportés.

Sur le canal Saint-Pierre la quantité transportée est de 47,606 tonneaux, dont 4,821 de produits de la forêt.

Sur le canal Murray 16,340 tonneaux, dont 5,896 de produits de la forêt, ont été transportés.

Sur le canal de la vallée de la Trent il est passé 31,219 tonneaux, dont 30,248 de produits de la forêt.

Durant la saison un bateau à vapeur de Bergen, Norvège, a transporté, par les canaux Saint-Laurent et Welland, une cargaison de poisson de 464 tonneaux de la Norvège jusqu'à Chicago ; il est reparti avec une charge de 237 tonneaux de fleur de farine et 450 de blé.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le système de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relient, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles ; la chute totale, directement rachetée par les écluses, est de 533¼ pieds ; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal des chutes Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie.

Ce canal a un peu plus d'un mille de long, avec une largeur de 100 pieds au fond et une écluse dont les dimensions sont comme suit :—Longueur, 515 pieds ; lar-

geur, 80; ouvertures des portes, 60 pieds, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds. Ce canal permet la navigation entre les deux lacs aux navires d'un tirant de 16 pieds d'eau.

Il convient d'indiquer ici comme indice du développement immense et toujours croissant du trafic sur les grands lacs, ainsi que des intérêts commerciaux mis en jeu dans la préparation et le maintien de moyens suffisants de communication par le moyen duquel on pourrait surmonter les obstacles causés par les rapides au Sault Sainte-Marie, que jusqu'au temps présent telle communication dépendait exclusivement d'une écluse américaine, et que les renseignements pris aux sources officielles sont de mise afin de justifier au premier coup d'œil la dépense considérable encourue dans la construction du canal et de l'écluse canadiens à cet endroit. On a en conséquence préparé un sommaire de ce trafic ainsi que des moyens actuels et projetés d'y faire face, lequel se trouve contenu dans la note ci-dessous *

Ce qui suit indique les grandes lignes des travaux accomplis et ceux que l'on a projetés pour mettre à effet un système d'agrandissement des canaux le long du parcours de la navigation non interrompue depuis la limite des eaux de marée et le lac Supérieur.

Ce projet d'agrandissement général comprend des écluses des dimensions suivantes: longueur, 270 pieds, de porte à porte; largeur, 45 pieds; profondeur de l'eau navigable, 14 pieds sur les seuils. L'écluse du Sault-Sainte-Marie a 900 pieds de longueur, sur une largeur de 60 pieds, et une profondeur d'eau qui correspond à plus que les 21 pieds dans la nouvelle écluse américaine.

---

* D'après le rapport du chef des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, daté 19 septembre 1893, et couvrant l'exercice clos le 30 juin 1893, le dernier reçu, nous trouvons les détails suivants relatifs à l'opération de l'écluse actuelle ainsi qu'à la construction de la nouvelle écluse au sud de la rivière Sainte-Marie. La nouvelle écluse en cours de construction occupe l'emplacement des deux vieilles écluses, construites en 1855, l'intention étant d'arriver à une profondeur de navigation de 20 pieds, et on est à creuser le canal actuel en conséquence pour lui donner une profondeur correspondante. Les dimensions de cette nouvelle écluse seront: 800 pieds de long entre les portes, 100 pieds de large sur toute la longueur, 21 pieds d'eau sur les seuils, avec ascension de 18 pieds environ en un seul changement de niveau. Le prix de l'écluse et du creusement du canal est calculé à $4,738,865. Au mois d'août 1886 le Congrès a voté un premier crédit de $250,000. La dépense totale, jusqu'au 30 juin 1892, a été de $818,103.38, et durant l'exercice 1892-93 on a dépensé la somme de $624,464.42 faisant un total de $1,442,567.80, au 30 juin 1893. Le montant déterminé pour être dépensé avec profit dans le cours de l'année qui finira le 30 juin 1895, est de $300,000.

Le même rapport et ses annexes constatent que pendant l'exercice clos le 30 juin 1893 le canal a été ouvert pendant 220 jours. Il a été fermé pour l'hiver le 6 décembre 1892 et rouvert le 1er mai 1893. Il y est passé 12,160 vaisseaux, jaugeant 10,226,971 tonneaux enregistrés, et portant 10,846,404 tonneaux de fret, plus 23,919 passagers, formant 5,611 passages d'écluse payant $7.56 par éclusée, $3.48 par vaisseau et 3.91 millins par tonneau de fret. Les frais d'exploitation et d'entretien du canal ont été de $41,828.07.

Les articles principaux transportés ont été 2,771,667 tonnneaux de charbon, 76,606 tonneaux de cuivre, 5,627,778 barils de fleur, 40,959,960 boisseaux de blé, 2,446,159 boisseaux de grains autres que le blé, 4,668,807 tonneaux de minerai de fer, 620,531,000 pieds de bois M.P., 47,176 tonneaux de pierre de construction, et 371,350 de fret divers.

Les statistiques relatives à la *saison de navigation* de l'année 1892 se trouvent dans un rapport spécial. On y voit que dans le cours de cette saison le canal a été ouvert durent 223 jours, tandis qu'en 1891, il le fut durant 225 jours; que 54 vaisseaux sont passés par jour en moyenne. En tout 12,580 vaisseaux, formant 5,867 passages d'écluse, portant 11,214,333 tonneaux de fret, ce qui est une augmentation de 2,325,744 tonneaux et 25,896 passagers, l'estimation entière du fret étant de $135,117,267.10, laquelle est basée sur les valeurs estimées dont on s'est servi en 1885, excepté pour les viandes, grains et fleur, pour lesquels on s'est servi des prix de 1892 afin de déterminer ner l'unité de valeur. Ces prix, toutefois, étaient inférieurs à ceux de 1885, et si l'on avait pris ces derniers comme base, la valeur totale, ainsi qu'il a été dit, aurait atteint $150,664,211.30. Néanmoins, en dépit de cette diminution dans l'unité de valeur, l'excédent au delà de l'évaluation de la saison précédente a été de $6,939,058.59.

Le nombre total de vaisseaux enregistrés qui ont passé par le canal pendant la saison a été de 735, ayant une valeur estimative de $38,328,800, comparé à 652 la saison précédente. De ces 735

Canal Lachine.—Sur le canal Lachine les fondations des constructions permanentes ont été posées à la profondeur voulue pour les navires tirant 14 pieds, mais il reste encore à baisser le fond de 2 pieds sur une distance de 6½ milles pour obtenir cette profondeur.

Lac Saint-Louis.—Sur une étendue de quatre milles en amont de l'entrée du canal Lachine, le lac Saint-Louis est obstrué par de nombreux hauts-fonds, formés principalement de matières dures, qu'il est nécessaire d'enlever pour établir un chenal en rapport avec la navigation de 14 pieds. Le travail de l'excavation d'un chenal de 300 pieds de long et large de 16 se fait à l'entreprise.

Canal Soulanges.—Entre les lacs Saint-Louis et Saint-François il y a dans le fleuve une montée d'environ 83 pieds qui est rachetée par le canal Beauharnois, sur la rive sud du Saint-Laurent. Le nouveau canal (Soulanges), ayant de plus grandes proportions, est en voie de construction sur la rive nord. Il aura environ 14 milles de long.

Lac Saint-François.—Dans le lac Saint-François les obstacles qui s'opposent à une navigation de 14 pieds sont de moindre importance, et ils se trouvent principalement près de l'extrémité ouest ou supérieure, où il s'agit de faire disparaître quelques hauts-fonds.

Canal Cornwall.—Les travaux sont presque terminés ; il reste à construire une digue permettant de se servir du chenal au nord de la rivière, en face de l'île Sheiks; les travaux avancent rapidement.

---

vaisseaux, il y avait 460 vapeurs et 275 voiliers. En outre, il faut ajouter 519 passages de vaisseaux non enregistrés, portant en tout 11,415 tonneaux. Parmi les vaisseaux enregistrés il y en avait 121 portant en une seule charge 2,000 tonneaux et plus, contre 101 vaisseaux la saison précédente, 37 portant 2,500 tonneaux et plus, la plus forte cargaison étant de 3,580 ; 24 voiliers portaient 2,000 tonneaux et plus, et parmi les barges remorqueurs, de l'espèce dite *whaleback*, portées dans les rapports comme voiliers, 12 portaient 2,500 tonneaux et plus, la moyenne d'une seule cargaison étant de 2,746 tonneaux. La plus forte cargaison de l'un de ces voiliers (ainsi désignés) a été de 3,354 tonneaux nets. Le montant total du fret payé a été de $12,072,850.88, soit une augmentation de $2,223,828.07 sur l'année précédente. Le total des mille tonneaux (que l'on obtient en multipliant le nombre de milles parcourus par le nombre de tonneaux de fret) a été de 9,222,773,938, et le coût par tonneau par mille (que l'on obtient en divisant le total du fret par le total des mille-tonneaux) a été en conséquence de 1·31 millins. La distance moyenne parcourue par le fret a été de 822·4 milles, et le coût moyen par tonneau pour transport a été de $1.08. A propos des chiffres ci-dessus énumérés, il est dit que les données qui leur servent de base sont de telle nature qu'ils renferment les frais de charge et de décharge.

Les principaux articles composant le fret ont été les suivants :—Blé, 40,994,780 boisseaux, soit une augmentation de 2,178,210 ; grains, autres que le blé, 1,666,690 boisseaux, une augmentation de 1,637,992; minerai de fer, 4,901,132 tonneaux nets, une augmentation de 1,340,919 ; charbon, 2,904,266 tonnes nettes ; une augmentation de 396,734 ; bois, 512,844 mille pieds, M.P., une augmentation de 146,539.

A l'exception du cuivre et de la pierre à bâtir, il y a eu augmentation pour tous les articles de fret.

Simultanément avec l'agrandissement de ce canal, on a entrepris et on est à exécuter des travaux d'amélioration dans le chenal sud de la rivière connu sous le nom de chenal du lac au Foin (*Hay lake*), en aval des chutes, dans les eaux américaines, qui ne pouvaient antérieurement livrer passage qu'à des vaisseaux ne tirant pas plus de six pieds d'eau. On se propose de faire un chenal de 300 pieds de largeur et 20 de profondeur navigable. La nouvelle voie abandonnera le chenal navigable actuel de la rivière à un endroit Rapide, de l'île au Sucre (*Sugar Island*) situé à environ 2½ milles en aval du canal, passera dans le lac au Foin, et par la voie de la Neebish du milieu (*Middle-Neebish*) se raccordera au chenal actuel, au pied de l'île au Sucre, ce qui gagnera une distance de 11 milles (16 milles au lieu de 27) et donnera une voie qui pourra être éclairée de façon à être navigable la nuit, avantage que ne pourrait pas offrir le chenal d'aujourd'hui sans l'emploi d'un grand nombre de feux. Le rapport des ingénieurs déjà cité estime à $2,659,115 le coût probable de cette entreprise.

Pendant l'exercice terminé au 30 juin 1893, il a été dépensé $345,357.34, soit une somme totale de $1,455,163.43. Il est déclaré que pour l'exercice qui se terminera au 30 juin 1895 une somme de $150,000 pourra être dépensée avec avantage.

Canal de la Pointe-Farran.—Rien n'a encore été fait de l'approfondissement du canal de la Pointe-Farran, sauf les études hydrographiques nécessaires, et la préparation des plans.

Canal du Rapide-Plat.—Au Rapide-Plat l'écluse de prise d'eau est terminée et en usage; les travaux qu'il reste à faire pour compléter l'approfondissement sont en cours.

Entre le canal Cornwall et le canal des Galops les biefs du fleuve demandent à être approfondis ou améliorés en certains endroits.

Canal des Galops.—Ce canal a 7⅝ milles de long et rachète les rapides Iroquois, Cardinal et Galops. Les Iroquois et Cardinal sont de très forts courants plutôt que des rapides.

On est à agrandir ce canal sur une longueur d'environ 4,000 pieds à partir de l'entrée d'amont jusqu'à un point en aval des rapides des Galops, où une nouvelle écluse, à peu près terminée, permettra de passer dans la rivière.

A partir de l'entrée d'amont de ce canal jusqu'au bief de Prescott, distance d'environ trois milles, le chenal sinueux et en partie peu profond passe sur ce qu'on appelle le "Rocher Plat", et se trouve dans les eaux américaines. L'amélioration et l'utilisation du chenal nord ou canadien de la rivière forme partie du projet d'agrandissement, mais à part les relevés préliminaires et la préparation des plans, rien n'a été fait encore.

Canal Welland.—L'agrandissement de ce canal est terminé.

Canal du Sault-Sainte-Marie—Les travaux sur ce canal sont presque finis; il reste à compléter les accès; ils sont dragués à une profondeur de 18 pieds à l'extrême limite des basses eaux, au lieu d'une profondeur ordinaire de 20 pieds, en vue de laquelle les écluses et le canal ont été bâtis.

CANAL LACHINE.

		Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal		8½ milles statutaires.	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses		5	5
Dimensions des écluses		200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses		45 pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	à 2 écluses.	16 "	18 "
	à 3 écluses.	9 "	14 "
Largeur moy. du canal neuf..			150 "

La profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série des rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le dernier plan d'agrandissement du canal Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre; on s'est

borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau.

On a fermé le canal le 30 novembre 1893 pour le rouvrir le 23 avril 1894.

Tel que rapporté l'année dernière, une enquête a eu lieu au sujet des dépenses faites pour les deux nouveaux ponts (l'un de chemin de fer, l'autre de trafic ordinaire) qui traversent le canal, à la rue Wellington, Montréal, bâtis pendant l'hiver 1892-93. L'enquête a été faite d'abord par une commission spéciale, puis, en deuxième lieu, par le comité des comptes publics de la Chambre des communes.

Les témoignages entendus établissent que des fraudes ont été commises, et que certaines personnes ont profité des circonstances spéciales dans lesquels les travaux ont dû être exécutés, savoir, un temps court et une saison défavorable.

En soldant le coût des travaux en question, le ministère s'est efforcé au moins de ne pas admettre de demandes absolument frauduleuses, et pour cette fin, en traitant les comptes présentés par l'entrepreneur pour la main-d'œuvre, et c'est de ce chef que s'est produit l'excès des dépenses, on a retenu une somme considérable, plus de $63,000, du montant non encore soldé, à la fin des travaux. L'entrepreneur a intenté, en cour d'échiquier, une action qui a été déboutée, avec frais. Et ce gouvernement a alors intenté à cet entrepreneur une action criminelle pour avoir soutiré du ministère certaines sommes au moyen de rôles de paye frauduleux.

La navigation n'a subi aucune interruption.

Le rapport de l'ingénieur surintendant intérimaire donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 6, p. 120.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ 445,983	21
Renouvellements, imputables au revenu	50,937	40
Réparations	51,616	79
Personnel et entretien	53,185	00
Total	$ 601,722	40

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼ milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 "

Le canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15¼ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1893 et rouvert le 23 avril 1894.

La navigation a été interrompue deux fois par suite d'accidents aux portes d'écluses, et ces interruptions ont duré 62 heures.

On trouvera les détails des réparations à l'annexe 6, page 129.

On a essayé avec un résultat satisfaisant l'ouverture des écluses par l'électricité.

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ Nil.
Renouvellements, imputables au revenu	6,547 72
Réparations	13,903 46
Personnel et entretien	20,574 53
Total	$ 41,025 71

CANAL CORNWALL.

Longueur du canal	11½ milles.
Nombre d'écluses	6
Dimensions des écluses (cinq)	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
" aux deux écluses d'aval	14 "
Largeur du canal au fond (excepté à 3 ponceaux)*	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, navigable pour les vaisseaux du tonnage maintenant en usage.

Le canal Cornwall se continue au delà des rapides du Long-Sault.

Le canal a été fermé le 9 décembre 1893 et rouvert le 23 avril 1894.

La fracture d'une des portes d'écluse a été cause d'un délai de 21 heures.

La saison a été des plus laborieuse. Les détails concernant les réparations et les opérations se trouvent à l'annexe n° 6, pages 158 et 159.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancien canal) ont été terminées en 1882.

Les trois écluses qui restaient sont terminées. Le creusage et l'agrandissement du prisme du canal seront bientôt terminés.

Comme il avait été décidé d'adopter le chenal nord du fleuve Saint-Laurent entre l'île de Sheik et la terre ferme comme une partie du canal, l'agrandissement en cet endroit fut abandonné. La construction des barrages nécessaires à travers le chenal a été donnée à l'entreprise le 19 juin 1893, et elle est en cours.

* NOTE.—Bien que la largeur du fonds soit de 100 pieds, comme il est dit, on doit remarquer que cette largeur est celle du fond du vieux canal, où ne devaient passer que des navires de 9 pieds de tirant.

On estime le coût de l'élargissement de ce canal à $4,000,000, dont on avait payé, le 1[er] octobre 1894, $3,210,679.

Les travaux de l'exercice sont décrits en détail dans les annexes du présent rapport. (*Voir* annexe 6, page 159.)

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ 404,990 22
Renouvellements, imputables au revenu	Nil.
Réparations	7,733 54
Personnel et entretien	15,344 02
Total	$ 428,067 78

CANAUX WILLIAMSBURGH.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux Williamsburgh.

Ces canaux ont été fermés le 13 décembre 1893 et rouverts le 23 avril 1894.

Il n'est pas arrivé d'accident sérieux, et on rapporte que la navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante.

Les dépenses faites sur ces canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ 498,390 23
Renouvellements, imputables au revenu	Nil.
Réparations	7,029 95
Personnel et e[illegible]	10,230 09
Total	$ 516,650 27

Pour les détails, *voir* annexe 6, p. 161.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	$\frac{3}{4}$	de mille.
Nombre d'écluses	1	"
Dimensions de l'écluse	200	pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	4	pieds.
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9	"
Largeur du canal au fond	50	"
Largeur du canal à la surface de l'eau	90	"

De la tête du canal Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurant est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter, si c'est nécessaire, le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On n'a pas commencé l'agrandissement de ce canal, mais on a fait des relevés hydrographiques et préparé des plans. (*Voir* l'annexe 4, p. 51, et annexe 6, p. 162.)

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	4 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides

NOUVEAUX TRAVAUX.

On a commencé l'agrandissement de ce canal dans les proportions que comporte le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, et à construire une nouvelle écluse de prise d'eau et un canal d'alimentation en rapport avec l'ancienne. Le fond du chenal, sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse a été terminée en 1888 et est en opération ; les autres travaux qui s'y rapportent sont aussi finis.

On a adjugé, dans le cours du mois de janvier 1891, l'entreprise de l'agrandissement du reste du canal, y compris l'écluse à la sortie du canal. Les travaux sont en voie d'exécution.

L'estimation du coût de l'agrandissement est de $1,600,000, dont $1,049,122 étaient payés au 1er octobre 1894. (*Voir* annexe 4, page et annexe 6, page 163.)

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅝ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimension des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement et d'approfondissement de l'entrée d'amont, et de construction d'une écluse d'ascension de la rivière en aval des rapides des Galops, à environ 4,000 pieds de l'entrée d'amont, ainsi que d'une écluse de garde et d'un coursier d'alimentation du canal contigu à cet endroit, ont été donnés à l'entreprise en novembre 1888. L'écluse de garde et l'écluse d'ascension sont terminées, et l'eau y a été introduite. Les autres travaux sont en cours. L'estimation du coût de l'agran-

dissement est de $1,300,000, sur laquelle somme, au 1er octobre 1894, il avait été payé une somme de $1,163,118.

En se servant de cette écluse d'ascension les navires d'un léger tirant d'eau capables de monter le courant des rapides des Iroquois et de Cardinal pourront se dispenser de prendre la route du canal sur une longueur de 7 milles environ, en ne parcourant que les 4,000 pieds qui séparent l'écluse de l'entrée d'amont pour passer les rapides des Galops.

On n'a encore pris aucune mesure, à part les relevés hydrographiques préliminaires, en vue d'agrandir les 7 milles du canal à l'est de cette écluse.

En 1880, on a commencé à creuser un nouveau chenal à travers certains hauts-fonds des rapides des Galops, et en 1888 on a fait rapport qu'il était terminé. Le chenal, ainsi amélioré, a environ 3,300 pieds de long sur 200 pieds de large. L'intention du département était d'offrir un passage sûr lorsque l'eau est à un bas niveau dans le fleuve (9 pieds sur les seuils d'écluse à l'entrée d'amont de l'ancien canal des Galops) pour les navires tirant 14 pieds d'eau. On a jugé nécessaire d'allouer une marge nette de 3 pieds sous la quille d'un navire de ce tirant, la profondeur devant être, par conséquent, de 17 pieds d'eau. L'ingénieur-surintendant était d'avis que ces travaux pourraient être terminés en 1888, et il a fait un rapport qui établit qu'il ne s'était pas trompé.

Toutefois, après de nouvelles études, on a constaté qu'en certains endroits il y a moins de 18 pieds de profondeur; en conséquence un relevé hydrographique des plus précis a été fait, avec un navire spécialement adapté à ces travaux, sous la direction de M. Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du port de Montréal, à titre d'expert indépendant. Le rapport de M. Kennedy établit qu'il existe dans le chenal des obstacles qui, en certains endroits, rendent la profondeur navigable considérablement moindre que celle qu'exigent les navires tirant 14 pieds d'eau.

En vertu d'un jugement de la cour d'échiquier rendu en leur faveur, le ministère a soldé les demandes des entrepreneurs.

De gros propulseurs et d'autres navires tirant plus de 9 pieds d'eau ont passé par le nouveau chenal; mais ce dernier ne peut être regardé comme sûr, après les résultats obtenus par M. Kennedy. Les bouées servant à indiquer le chenal n'ont pas été mises en place à la dernière saison, et l'ancien chenal n'a pas été utilisé.

Pour compléter parfaitement le projet, il faudra faire quelques travaux de moindre importance pour détourner certains courants contraires dont il faudra reconnaître l'action au moyen d'expériences après le creusement du chenal.

Dans le cours de la saison de 1892, on a terminé le relevé hydrograghique de ce qu'on appelle "le chenal du nord", à partir de la tête du canal des Galops jusqu'à la tête de l'île Spencer, chenal qui, une fois amélioré, offrirait un trajet de $\frac{2}{3}$ de mille plus court que le chenal du sud, dans les eaux américaines, dont on se sert maintenant. (*Voir* annexe 6, page 164.)

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest..	$5\frac{1}{8}$	milles.
Largeur au fond..	80	pieds.
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac	11	"
Pas d'écluses.		

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

Les travaux comprennent une tranchée de $4\frac{1}{4}$ milles de long, dans l'isthme, et aux deux extrémités, des accès creusés à la drague, ainsi que d'autres ouvrages, le tout occupant une longueur de $9\frac{1}{2}$ milles. Il n'y a pas d'écluses. Le canal est traversé par quatre ponts tournants.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de la Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, jusqu'à Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Le canal a 80 pieds de largeur au fond, et à l'eau basse sa profondeur est de $12\frac{1}{2}$ pieds.

L'entrée du havre de la Presqu'île, par le lac, a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du phare principal à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur à l'entrée est de 16 pieds aux eaux basses.

Cette année, les eaux les plus hautes ont donné une profondeur de 14 pieds 7 pouces, et les plus basses une profondeur de 12 pieds.

Le canal a été fermé à la navigation le 3 décembre 1893 et livré de nouveau à la navigation le 1[er] avril 1894.

La navigation de ce canal a été maintenue d'une manière satisfaisante et sans accident. (*Voir* annexe 6, p 167.)

Les dépenses sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	Rien.
Renouvellements, imputables au revenu	Rien.
Réparations	$ 5,295 57
Personnel et entretien	5,667 52
Total	$10,963 09

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ERIÉ.

—	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	$27\frac{1}{2}$ milles.	$26\frac{3}{4}$ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)		2
Nombre d'écluses. d'ascension	26	d'ascension 25
Nombre d'écluses. de prise d'eau	1	de prise d'eau 1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 pds. 1 " 200 x 45 " 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses 150 x 45	270 pds. x 45 pds.
Chute totale des écluses	$326\frac{3}{4}$ pds.	$326\frac{3}{4}$ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	$10\frac{1}{4}$ "	14 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
" Du canal Welland à la rivière, *via* l'écluse à l'aqueduc	300 "
" De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre d'écluses—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson	2
Dimension des écluses	150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 " 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Chute des écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, une pour le nouveau canal et l'autre pour l'ancien.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Le canal a été ouvert en 1883 pour les navires tirant 12 pieds d'eau, et en mai 1887 pour ceux d'un tirant de 14 pieds.

Le canal a été fermé à la navigation le 16 décembre 1893 et rouvert le 19 avril 1894.

Un certain nombre d'accidents ont eu lieu pendant l'année: le plus grave a été celui de la destruction pour un bateau à vapeur remontant le canal des quatre portes de l'écluse n° 1 du vieux canal, le 30 mai 1894. La navigation du nouveau canal a été en conséquence interrompue jusqu'au soir du 3 juin, et du vieux canal jusqu'au 9. Le rapport de l'ingénieur surveillant (annexe 6, p. 175) donne les détails relatifs à cet accident.

A l'ouverture de la navigation, on a diminué considérablement le personnel, et l'administration a été placée sur un bon pied d'efficacité.

On trouvera, page 181 des tableaux indiquant la plus haute et la plus basse épaisseur de l'eau aux nouvelles écluses d'entrée à Port-Dalhousie et à Port-Colborne pour chaque mois du dernier exercice.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations exécutées. (*Voir* annexes 4, p. 57, et 6, p. 177.)

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	$ 1,571	78
Renouvellements, imputables au revenu	13,430	20
Réparations	53,053	71
Personnel et entretien	102,018	80
Total	$170,074	49

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 394 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers les lacs Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière du Sault-Sainte-Marie, jusqu'à une courte distance du canal du Sault-Sainte-Marie. A partir du Sault jusqu'à Port-Arthur, la distance par le lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth, de 390 milles.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Ce canal se construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunira les lacs Huron et Supérieur.

Lorsque la rivière est à son état normal, il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La longueur du canal à travers l'île est de 3,000 pieds. Il faudra faire des travaux considérables pour creuser un chenal d'approche aux extrémités d'amont et d'aval. La longueur totale de ce canal et de ses approches sera d'environ 18,100 pieds.

Pour les fins de l'entreprise, on a divisé les travaux en trois sections, et des contrats ont été passés comme suit: Pour l'entrée d'aval, le 31 janvier 1889; pour l'entrée d'amont, le 26 mars 1889; et pour le canal et l'écluse d'ascension, le 20 novembre 1888.

Le projet, tel qu'énoncé dans ces contrats, comprenait une chambre d'écluse de 600 pieds de long sur 85 de large, avec un profondeur de 16¼ pieds d'eau sur les seuils au niveau d'eau le plus bas connu, la largeur des portes d'entrée devant être de 60 pieds. Cette écluse était faite de manière à laisser passer deux navires en une seule éclusée. Le prisme du canal devait être à 18 pieds au-dessous du plus bas niveau connu de la rivière en amont de l'île Sainte-Marie.

Cependant, des personnes intéressées à la navigation de ce canal ont représenté que ces dimensions devraient être augmentées, et sous l'empire d'arrêtés du conseil rendus le 21 mai et le 3 juin 1891, un nouveau contrat fut passé le 19 juin 1891 avec les entrepreneurs, MM. Hugh Ryan et Cie, aux termes duquel les dimensions suivantes furent décidées:—Longueur de la chambre d'écluse 650 pieds, largeur 100 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 19 pieds; le temps fixé pour terminer ces travaux fut prorogé du 10 mai 1892 au 10 mai 1893.

Toutefois, au cours de la session de 1891, un débat eut lieu au parlement sur l'à-propos de faire l'entrée de l'écluse en ligne droite avec les murs de la chambre, et le 24 décembre 1891 et le 1er avril 1892, des arrêtés du conseil furent rendus autorisant de nouveaux changements dans ce sens. Un second contrat supplémentaire fut passé avec les entrepreneurs le 5 avril 1892, et aux termes de ce contrat les dimensions de l'écluse devaient être comme suit:—Longueur de la chambre 900 pieds, largeur 60 pieds d'un bout à l'autre, avec une profondeur de 20 pieds 3 pouces d'eau sur les seuils à l'extrême bas niveau connu de la rivière en aval de l'écluse ; le temps accordé poûr terminer ces travaux fut fixé au 31 décembre 1894.

Subséquemment, il devint à désirer que les travaux fussent terminés plus tôt, et sous l'empire d'un arrêté du conseil rendu le 20 octobre 1892, un nouveau contrat fut passé avec les entrepreneurs, le 8 novembre 1892, pour l'exécution, avant le 1er juillet 1894, de tous les travaux qui leur avaient été donnés à l'entreprise, y compris le creusement du prisme du canal à une plus grande profondeur de 4 pieds, faisant 22 pieds au-dessous du plus bas niveau connu de la rivière.

Par le projet ainsi modifié l'écluse pourra loger trois navires les uns derrière les autres, un du type des lacs de 320 pieds de long et deux du type du canal Welland de 255 pieds de long, avec moyen d'entrer et de sortir facilement en droite ligne, par les portes de l'écluse, avec la ligne du canal.

Le canal proprement dit aura une largeur de 152 pieds au niveau d'eau basse, et au fond une largeur de 115 pieds. La profondeur suffira à la navigation, au niveau moyen de l'eau, des navires tirant 20 pieds d'eau.

Ce canal est maintenant pratiquement complété. On y a introduit l'eau le 15 octobre 1894, et le remorqueur à vapeur *Rooth* a passé par les écluses, traîné à la cordelle, attendu que les machines destinées à faire mouvoir les vannes et les portes n'étaient pas alors installées. Les abords n'ont pas encore été creusés jusqu'à la profondeur projetée, savoir, pour la navigation demandant 20 pieds de profondeur que peuvent donner le canal et l'écluse. On peut compter dès maintenant sur 18 pieds de profondeur à l'eau basse extrême. Il ne faut pas oublier que ces chiffres représentent la profondeur de l'eau dans le canal et les abords, mais diffèrent de ceux de la profondeur de la rivière en bas du canal, profondeur de navigation maintenant découlant de certains hauts-fonds, dans le chenal américain et au Sailor's Encampment, ce qui la réduit à 16 pieds au niveau d'eau moyen.

Les dépenses faites au compte de ces travaux dans le cours du dernier exercice se sont élevées à $1,316,529.29, soit un total de dépenses, au 30 juin 1894, de $2,791,-873.74. Au 31 décembre 1894 le total des dépenses est de $2,823,498.

On trouvera dans les annexes les détails de ces travaux. (*Voir* annexe 4, p. 47 et annexe 6, page 120.)

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine, ainsi que les parties navigables du bas de la rivière Ottawa,—et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa ; et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne ;
Le canal Carillon ;
do Grenville ;
do Rideau.
} Canaux de l'Ottawa.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Écluse Sainte-Anne et jetées	[illegible]	23[illegible]
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon	27	50[illegible]
Canal Carillon	¾	51[illegible]
Du canal Carillon au canal Grenville	6¼	57[illegible]
Canal Grenville	¾	63[illegible]
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119[illegible]
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	245[illegible]

* Pour renseignements relatifs au nouveau canal américain, *voir* page lxxiii du présent rapport.

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	190 x 45 pieds	200 x 45 pieds.
Chute totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermée le 27 novembre 1893, cette écluse était rouverte le 21 avril 1894.

La navigation n'a pas été interrompue cette année.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux à la disposition du public. (Annexe 6, page 140.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ Nil.
Renouvellements, imputables au revenu	3,497 56
Réparations	2,799 63
Personnel et entretien	2,640 00
Total	$8,937 19

CANAL CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal Carillon il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Fermé le 30 novembre 1893, ce canal était rouvert le 23 avril 1894.

Par la construction du barrage Carillon, sur la rivière Ottawa, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

Dans le cours du dernier exercice on a continué de réparer et renforcer cette construction importante, et les travaux en sont maintenant terminés.

A partir de la tête du canal Carillon jusqu'au pied du canal Grenville il y a un espace navigable de 5½ milles.

CANAL GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui rachète les rapides du Long-Sault, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1393, et rouvert le 23 avril 1894. (*Voir* annexe 6, pages 141 et 142.)

Les dépenses faites sur ces deux canaux, Carillon et Grenville, dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ 385 55
Renouvellements, imputables au revenu	20,034 94
Réparations	11,620 09
Personnel et entretien	14,144 98
Total	$46,185 56

On trouvera dans l'annexe 6, p. 142, des tables indiquant la hauteur de l'eau dans les canaux ci-dessus pendant le dernier exercice.

HAUT DE L'OTTAWA.

ÉCLUSES ET BARRAGES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses	2	
Dimensions des écluses	200 x 45	pieds.
Chute totale	18 à 20	"
Profondeur de l'eau sur les seuils	5	"
Longueur collective des barrages	625	"

Depuis le canal Grenville jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à L'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides :

De la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à L'Islet, rachètent les rapides de la Culbute et de L'Islet, sur le chenal nord de l'Ottawa.

Ce sont deux écluses et trois barrages contigus en bois. Les barrages, en noyant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Il y a une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, entre des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont.

Les bénéfices que l'on attendait pour le commerce de la construction de ces ouvrages n'ont pas encore été réalisés.

Il n'y a à vrai dire aucun trafic, et l'abandon de ces écluses et l'enlèvement des barrages qui ont été autorisés se feront bientôt.

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable sur le capital	Rien.
Renouvellements, imputables sur le revenu	$2,540 14
Réparations	494 43
Personnel et entretien	730 00
Total	$3,764 57

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de chute.
Différence totale des niveaux, 446¼ pds. { 282¼ d'ascension et 164 de chute. }	durant les hautes eaux.
Dimension des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal	4½ pieds.
Largeur du canal au fond	60 " dans la terre. 54 " dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " dans la terre.

Canal Perth.

Longueur du canal	6	milles.
Nombre d'écluses	2	"
Dimensions des écluses	134	pieds x 32 pieds.
Chute totale	26	"
Hauteur de l'eau sur les seuils	5	" 6 pouces.
Longueur du barrage	200	"
Largeur du canal au fond	40	"
Largeur du canal à la surface de l'eau	40	" dans le roc.
	64	" dans l'argile.

Ce canal forme un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth.

Un arrêté du conseil du 27 septembre 1890 a déclaré ce canal partie du canal Rideau.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiqués les sources d'alimentation :

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraqoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase, autrefois appelé le lac du Diable, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux du lac du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

La navigation a été fermée à Ottawa le 30 novembre 1893, et à Kingston-Mills le 23. Elle a recommencé à Ottawa le 1er mai et à Kingston-Mills le 30 avril 1894.

La profondeur d'eau exigée pour la navigation a été maintenue du commencement à la fin de la saison.

La navigation n'a pas été interrompue.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations et des autres travaux exécutés. (*Voir* annexe 6, p. 154.)

Les dépenses faites sur le canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$	Nil.
Renouvellements, imputables au revenu		14,485 11
Réparations		16,939 47
Personnel et entretien		34,943 35
Total		$66,367 93

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, jusqu'à Saint-Jean, pour suivre la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La longueur depuis Sorel jusqu'à la frontière est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse Saint-Ours	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ mille.	
Nombre d'écluses	1	
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45 pieds.	
Chute totale de l'écluse	5 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est	300 "	
" " ouest	690 "	

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 26 novembre 1893 et rouverte le 18 avril 1894.

Il n'y a eu aucun accident ni retard pendant l'année. (*Voir* annexe 6, pp. 132 et 149.

Les dépenses faites sur cette écluse dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ Rien.
Renouvellements, imputables au revenu	Rien.
Réparations	924 55
Personnel et entretien	2,216 68
Total	$ 3,141 23

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.	
Nombre d'écluses	9	

Dimensions des écluses :—

Écluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122	pieds	De 22½ à 24 pieds. de large.
" d'ascension 2	124	"	
" " 3, 4, 5, 6	118	"	
" " 7, 8, 9, écluses accolées.	125	"	
Ascension totale par les écluses	74	"	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7	"	
Largeur du canal au fond	36	"	
" à la surface de l'eau	60	"	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1893 et rouvert le 2 mai 1894.

La navigation n'a pas été interrompue pendant la saison.

On trouvera aux annexes une description des divers travaux et améliorations exécutés dans le cours de l'exercice. (*Voir* annexe 6, pp. 131 et 132.)

Les dépenses faites sur le canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ Rien.
Renouvellements, imputables au revenu	8,567 78
Réparations	11,920 74
Personnel et entretien	19,040 93
Total	$29,529 45

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton ; partant du lac Balsam, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, une distance de 235 milles.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à

partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing............	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley..		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.	51¾	
De Peterboro' à Lakefield......................................		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam......	61	
	132¼	32¾
Distance totale, baie de Quinté au lac Balsam		165

	Innavigables. Milles.
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du Scugog....	27½

Les constructions par lesquelles la navigation de la Trent a été améliorée sont les suivantes: Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénelon, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefiel, à 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, tête des réseaux, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux (*Stony*) jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles de longueur passe par les rapides Burleigh et Lovesick et relie le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*).

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'au chutes Fénelon.

Aux chutes Fénelon, 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses, avec leurs dimensions.

1 écluse à Rosedale .... 100′ x 30′ x 4′ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur le seuil.

(Entretenues par le gouvernement d'Ontario.)

2	écluses à	Fénelon..	134′ x 33′ x	5′ 0′ à 7′ 6″	do	do
1	do	Lindsay.........	do	5′ 0″ à 7′ 0″	do	do
1	do	Bobcaygeon...	do	5′ 8″ à 7′ 6″	do	do
1	do	Buckhorn......	do	5′ 0″ à 9′ 0″	do	do
1	do	Lovesick	do	5′ 0″ à 9′ 4″	do	do
2	do	Burleigh.......	do	5′ 4″ à 7′ 0″	do	do
1	do	Pointe de Young.	do	5′ 0″ à 14′ 0″	do	do
	(Ouvrage du gouvernement provincial.)					
1	écluse à	Peterboroug...	134′ x 33, x	5′ 0″ à 10′ 0″	do	do
1	do	Hastings.......	do	7′ 0″ à 10′ 6″	do	do
1	do	Chisholms... .	do	5′ 0″ à 8′ 7″	do	do
13						

Durant toute l'année, le niveau de l'eau s'est bien maintenu.

La construction d'un pont tournant sur la ligne du Grand-Tronc aux chutes Fénelon a ouvert la navigation depuis Lakefield jusqu'au lac Balsam, soit une distance d'environ 70 milles.

Fermée le 27 novembre 1893, la navigation s'est rouverte le 5 avril 1894.

On trouvera dans les annexes les détails des différentes réparations qu'on a faites. (Annexe 6, p. 151.)

Les dépenses faites sur ce réseau de canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital........................	$ 3,412 32
Renouvellements, imputables au revenu....................	20,403 93
Réparations.........	4,988 59
Personnel et entretien	3,785 47
Total.........................	$32,590 21

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal..	Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal, à la surface de l'eau.......	55 pieds.
Une écluse de marée...................	(4 paires de portes.)
Dimensions...	48 x 200 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils......................	18 pieds aux plus basses eaux.
Profondeur d'eau dans le canal....................	19 pieds.
Montant et baissant maximum de la marée dans la baie Saint-Pierre............................	4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 6 janvier et rouverte le 28 avril 1894.

La description de certaines réparations et améliorations se trouvent dans les annexes. (Annexe 6, p. 182.)

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ 437 05
Renouvellements, imputables au revenu	3,852 21
Réparations	1,986 70
Personnel et entretien	2,935 94
Total	$9,211 90

CANAL DE SOULANGES.

On est à construire ce canal sur le côté nord du fleuve Saint-Laurent, au lieu d'agrandir le canal de Beauharnois sur le côté sud. Il suit une ligne qui s'étend, en amont, de la pointe des Cascades à la pointe de Macdonald, près de Coteau-Landing. Le projet comprend la construction d'un canal sur une ligne pratiquement droite, long de 14 milles, avec cinq écluses d'ascension rachetant une chute d'eau de 82½ pieds. Le nombre d'écluses dans le canal de Beauharnois, y compris l'écluse de prise d'eau, est de neuf. Les dimensions des écluses seront celles du réseau agrandi, c'est-à-dire : longueur, 270 pieds ; largeur, 45 pieds ; profondeur de l'eau sur les seuils, 14 pieds. Le coût estimatif des travaux est de $1,750,000. On a donné à l'entreprise les travaux de construction du canal lui-même, du pont et de la maçonnerie de l'écluse. Les travaux sont en voie d'exécution.

On trouvera de plus amples renseignements dans le rapport de l'ingénieur en chef et dans celui de l'ingénieur surintendant. (*Voir* annexe 4, p. 123, et annexe 6, p. 151.)

Les dépenses faites au compte de ces travaux pendant le dernier exercice ont été de $723,380.95—faisant un total de $987,952.95 au 30 juin 1894. Depuis cette date il a été dépensé une autre somme de $507,695.54—ce qui porte à $1,495,648.49 le total des déboursés au 31 décembre 1894.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Excellence,

Le très obéissant serviteur,

JOHN HAGGART,

Ministre des chemins de fer et canaux.

31 décembre 1884.


1894.
No. 1.
DOMINION OF CANADA.
GREENLAND
LABRADOR
NEWFOUNDLAND
CAPE BRETON
HUDSON BAY
BRITISH COLUMBIA
ATHABASCA
KEEWATIN
York
ALBERTA
SASKATCHEWAN
ASSINIBOIA
MANITOBA
ONTARIO
QUEBEC
NEW BRUNSWICK
NOVA SCOTIA
HALIFAX
ATLANTIC OCEAN
PACIFIC OCEAN
UNITED STATES
Edmonton
Calgary
Battleford
Pr. Albert
Regina
L. Winnipeg
WINNIPEG
EMERSON
Albany River
P. ARTHUR
Lake Superior
L. Michigan
L. Huron
L. Ontario
L. Erie
CALLANDER
OTTAWA
MONTREAL
QUEBEC
TORONTO
NEW YORK
VANCOUVER
PORT MOODY
VICTORIA
VANCOUVER ID.
CANADIAN PACIFIC RY.
GRAND TRUNK RY.
INTERCOLONIAL RY.
MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT

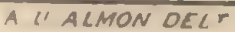
1894. No 2

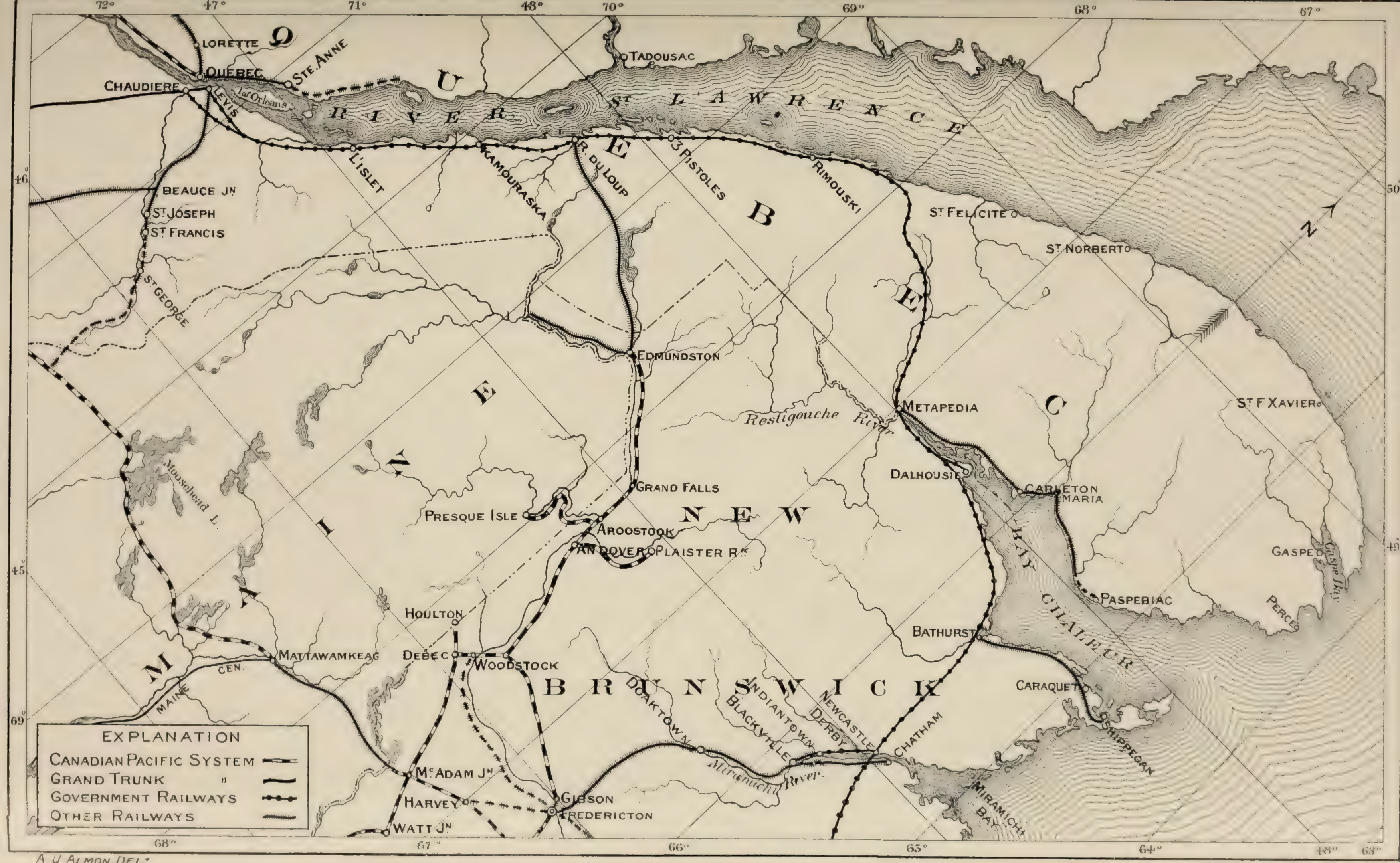
MAINE
NEW BRUNSWICK
NOVA SCOTIA
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON Id
GULF OF St LAWRENCE
BAY OF FUNDY
NORTHUMBERLAND STRAIT
ATLANTIC OCEAN
MAGDALEN ISLANDS
Chignecto Bay
Minas Channel
Minas Basin
St Mary B.
Halifax Harbour
Bras d'Or L.
Rossignol L.
St Georges Bay
Gut of Canso
C. Sable
C. North
Cape Canso

St Stephen
St Andrews
Watt Jn
Fredericton Jn
Grand L.
Chipman
Kent Jn
St Louis
Richibucto
Buctouche
Hampton
Norton
Havelock
Petitcodiac
Salisbury
Moncton
Shediac
Carleton
St John
Upham
Quaco
Elgin
Hillsborough
Alma
Hopewell
Sackville
C. Tourmentine
Ship Canal
Amherst
Maccan
Joggins
Sprg Hill
Parrsboro
Oxford
Pugwash
Wallace
Tatmagouche
Digby
Annapolis
Middleton
Margaretville
Saulnierville
Yarmouth
Nictaux
Kentville
Windsor
Newport
Truro
Stellarton
Pictou
New Glasgow
Stewiacke
Windsor Jn
Halifax
Dartmouth
Mahone Bay
Lunenburg
Liverpool
Shelburne
Barrington
Antigonish
Sherbrooke
Guysboro
Pt Mulcrave
Pt Hawkesbury
Canso
Tignish
Summerside
Emerald Jn
Charlottetown
Cape Traverse
Mt Stewart
Georgetown
Souris
Grand Narrows
North Sydney
Sydney
Caledonia
Cape Breton
Louisburg

EXPLANATION
Canadian Pacific System
Government Railways.
Other Railways.

A. L. Almon Delt




QUEBEC
NEW BRUNSWICK
MAINE
RIVER ST. LAWRENCE
BAY CHALEUR
LORETTE
QUEBEC
STE. ANNE
CHAUDIERE
LEVIS
Isle d'Orleans
TADOUSAC
L'ISLET
KAMOURASKA
R. DU LOUP
3 PISTOLES
RIMOUSKI
ST. FELICITE
ST. NORBERTO
ST. F. XAVIER
BEAUCE JN.
ST. JOSEPH
ST. FRANCIS
ST. GEORGE
EDMUNDSTON
METAPEDIA
Restigouche River
DALHOUSIE
CARLETON
MARIA
GASPE
Gaspe Bay
PERCE
PASPEBIAC
GRAND FALLS
PRESQUE ISLE
AROOSTOOK
ANDOVER
PLAISTER RK.
Moosehead L.
HOULTON
DEBEC
WOODSTOCK
MATTAWAMKEAG
MAINE CEN.
BATHURST
CARAQUET
SHIPPEGAN
CHATHAM
NEWCASTLE
DERBY
INDIANTOWN
BLACKVILLE
DOAKTOWN
Miramichi River
MIRAMICHI BAY
MC.ADAM JN.
HARVEY
GIBSON
FREDERICTON
WATT JN.
N
72°
47°
71°
48°
70°
69°
68°
67°
46°
45°
50°
49°
66°
65°
64°
63°
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
GRAND TRUNK "
GOVERNMENT RAILWAYS
OTHER RAILWAYS
A. U. ALMON, DEL.
MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT



QUEBEC
NEW BRUNSWICK
MAINE
RIVER ST LAWRENCE
River St John
Chamberlain's L.
Moosehead L.
N
ROBERVAL
JOHN
LAKE EDWARD
LATUQUE
R. A. PIERRE
ST RAYMOND
LORETTE
QUEBEC
LEVIS
STE ANNE
L'ISLET
KAMOURASKA
R. DU LOUP
TROIS PISTOLES
EDMUNDSTON
GRD FALLS
PLAISTER RK
AROOSTOOK
ANDOVER
PRESQUE ISLE
HOULTON
DEBEC
WOODSTOCK
WOODSTOCK JN
GIBSON
FREDERICTON
HARVEY
FREDN JUNC
MCADAM JN
WATT JN
CARLETON
ST JOHN
ST STEPHEN
ST ANDREW
MATTAWAMKEAG
DOAKTOWN
BLACKVILLE
INDIANTOWN
DERBY
NEWCASTLE
CHATHAM
BATHURST
HD GRD LAKE
CHIPMAN
CHAUDIERE
BEAUCE JN
ST JOSEPH
ST FRANCIS
ST GEORGE
L. MEGANTIC
LYSTER
ARTHABASKA
GRD PILES
3 RIVERS
DOUCETS
NICOLET
L. MASKINONGE
ST GABRIEL
ST FELIX
JOLIETTE
MONTCALM
LANORAIE
ST LIN
L'ASSOMPTION
BERTHIER
L. ST PETER
YAMASKA
SOREL
ST GUILLAUME
DRUMMONDVILLE
L'AVENIR
ST HYACINTHE
ACTON
RICHMOND
DUDSWELL JC.
SHERBROOKE
LENNOX VE
ST MARTIN
MONTREAL
ST CESAIRE
E. FARNHAM
WATERLOO
ST LAMBERT
LACHINE
MAGOG
BRIGHAM JC.
ST JOHNS
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
GRAND TRUNK
GOVERNMENT RAILWAYS
OTHER RAILWAYS
73° 72° 71° 70° 69° 68° 67° 66°
48° 47° 46° 45°
A. U. ALMON DELT
MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT

EXPLANATION

CANADIAN PACIFIC SYSTEM

GRAND TRUNK "

OTHER RAILWAYS

QUEBEC

ONTARIO

NEW YORK

GEORGIAN BAY

LAKE ONTARIO

L. ERIE

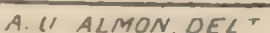
OTTAWA RIVER

ST. LAWRENCE RIVER

Lake Champlain

Lake Simcoe

MATTAWA
CALLANDER
SUNDRIDGE
EMSDALE
PARRY SOUND
PEMBROKE
COULONGE
EGANVILLE
RENFREW
ARNPRIOR
QUIO
DESERT
BUCKINGHAM
HULL
AYLMER
OTTAWA
L'ORIGNAL
GRENVILLE
CARILLON
ST. ANDRE
ST. PLACIDE
ST. EUSTACHE
LACHUTE
ST. JEROME
ST. THERESE
N. GLASGOW
ST. LIN
MONTCALM
ST. FELIX
JOLIETTE
L'ASSOMPTION
L. MASKINONGE
MONTREAL
ST. MARTIN
ST. CESAIRE
ST. LAMBERT
ST. ISIDORE
ST. JOHNS
ST. MARTINE
STANBRIDGE
LACOLLE
ROUSE'S PT.
MOOERS JN.
COTEAU
VALLEYFIELD
DUNDEE
MALONE
PLATTSBURG
ST. ALBANS
BURLINGTON
ELIZABETHTN.
PENETANGUISHENE
MIDLAND
MEAFORD
COLLINGWOOD
ORILLIA
GRAVENHURST
HALIBURTON
BANCROFT
PLEVNA
KINMOUNT
FURNACE FLS.
COE HILL
ST. OLA
COBOCONK
LORNEVILLE
BARRIE
SUTTON
LINDSAY
CHEMONG
PETERBORO
LAKEFIELD
ELDORADO
MADOC
QUEENSBORO
BRIDGE WATER
SHARBOT L. JN.
ALMONTE
CARLETON JN.
PERTH
SMITH'S FLS.
KEMPTVILLE
CORNWALL
MORRISBURG
WESTPORT
PRESCOTT
TAMWORTH
HARROWSMITH
TWEED
MARLBANK
YORKE
N. HASTINGS
NAPANEE
BELLEVILLE
DESERONTO
PICTON
TRENTON
HARWOOD
MILLBROOK
OMEMEE
MANILLA JN.
BEETON
ORANGEVILLE
STOUFFVILLE
MYRTLE
OSHAWA
WHITBY
PT. HOPE
COBOURG
AGINCOURT
SCARBORO JN.
TORONTO
CATARACT
FERGUS
GEORGETOWN
BRAMPTON
WESTON
GUELPH
STREETSVILLE
MILTON
GALT
DUNDAS
BURLINGTON
HAMILTON
BRANTFORD
CALEDONIA
ST. CATHARINES
CANFIELD
JARVIS
PT. COLBORNE
PT. DALHOUSIE
NIAGARA
NIAGARA FLS.
FT. ERIE
ROCHESTER
OSWEGO
KINGSTON
C. VINCENT
GANANOQUE
BROCKVILLE
OGDENSBURG
CANTON
WADDINGTON
NORWOOD
DE KALB JN.
WATERTOWN
LOWVILLE
OG. & L. CH.
R. W. & O.
N. Y. C. & H. R.
N. Y. W. S. & B.
U. T. & BL. R.
ST. J. & L. C.
CEN. VER.
D. & H. C. C.

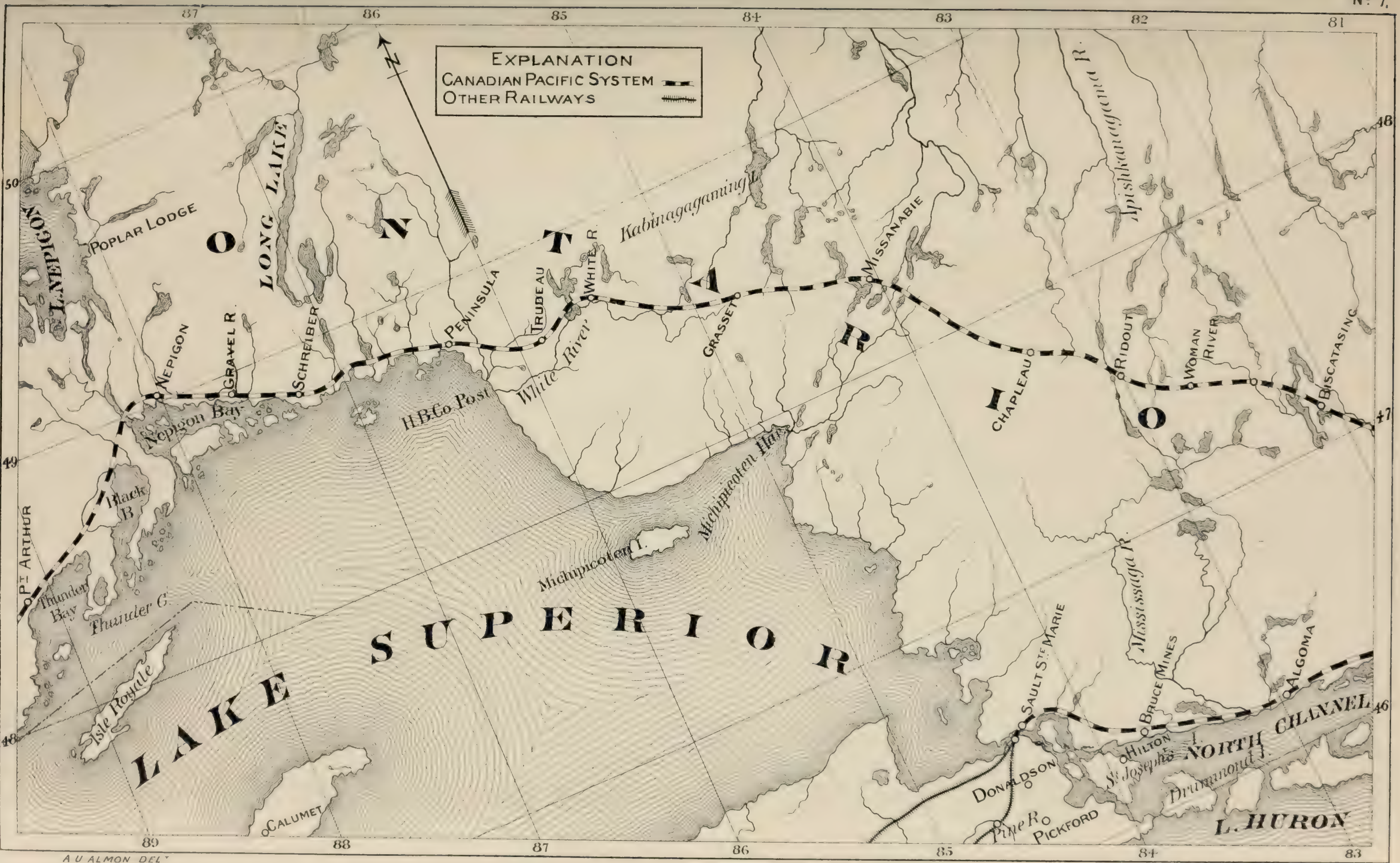


MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT.


EXPLANATION
Canadian Pacific System
Grand Trunk "
Other Railways
Sault Ste Marie
Biscotasing
Du. St S. & At. Ry.
Min. S. S^te M & At. Ry
White Fish Bay
St Marys River
Mississagua
Str^s of Mackinaw
North Channel
Algoma
Cartier
Sudbury
Spanish R.
Grand Manitoulin Island
Lake Huron
Georgian Bay
Parry Sound
Saginaw Bay
Michigan
Southampton
Owen S^d
Penetanglishene
Meaford
Midland
Kincardine
Collingwood
Walkerton
Durham
Barrie
E. Saginaw
Vassar
P^t H. & N. W.
Clifford
Teeswater
Wingham
Goderich
Harriston
Mt Forest
Beeton
Clinton
Listowel
Orangeville
Rockway
GR. TR.
P^t Edward
Cataract
Elora
Fergus
Elmira
Georgetown
Brampton
Agincourt
P^t Huron
Sarnia
Stratford
Waterloo
Guelph
Weston
St Marc
Berlin
Milton
Toronto
St Clair
Petrolia
Petrolia J^n
Streetsville
Oil City
Oil Springs
Komoka
London
Woodstock
Galt
Paris
Ingersoll
Wallaceburg
Brantford
Hamilton
P^t Dalhousie
Niagara
Detroit
Windsor
Dresden
St Thomas
L. St Clair
Chatham
Caledon
St Catharines
Simcoe
P^t Stanley
Comber
P^t Dover
Niagara F^ls
Amherstburg
Essex Centre
Leamington
Bondeau
P^t Rowan
F^t Erie
Buffalo
Lake Erie
A. U. Almon Delt
Mortimer & Co Lith Ottawa Ont

1894.

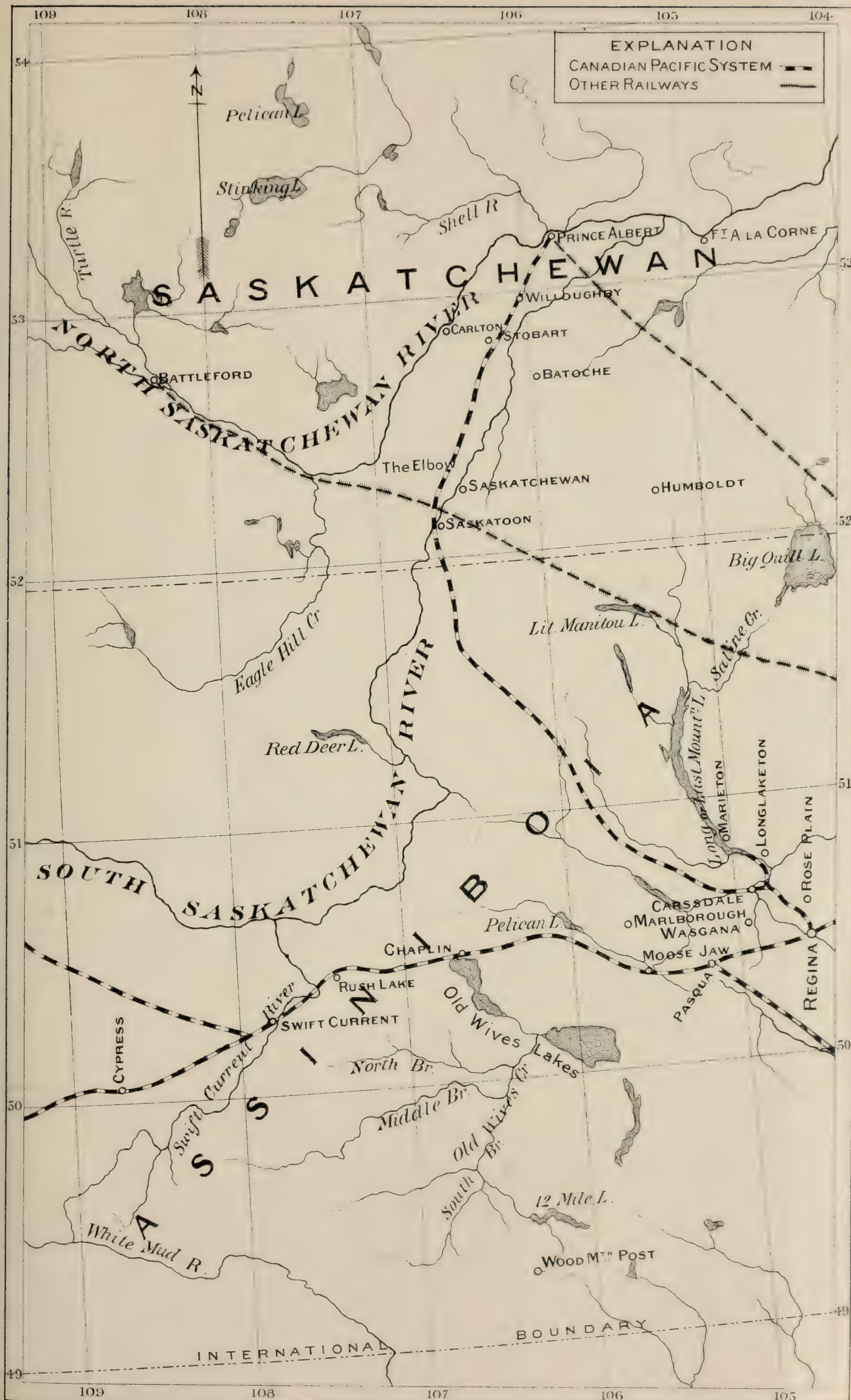
No. 7.



EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
ONTARIO
LAKE SUPERIOR
L. NEPIGON
POPLAR LODGE
LONG LAKE
NEPIGON
GRAVEL R.
SCHREIBER
PENINSULA
TRUDEAU
WHITE R.
White River
Kabinagagaming L.
GRASSET
MISSANABIE
CHAPLEAU
RIDOUT
WOMAN RIVER
BISCATASING
Apishkanagama R.
Nepigon Bay
H.B.Co. Post
Michipicoten Har.
Michipicoten I.
Pt. Arthur
Thunder Bay
Thunder C.
Black B.
Isle Royale
CALUMET
Mississaga R.
SAULT STE. MARIE
BRUCE MINES
HILTON
St. Joseph I.
NORTH CHANNEL
ALGOMA
Drummond I.
DONALDSON
Pipe R.
PICKFORD
L. HURON
A U ALMON DEL.
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA, ONT.


EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
MANITOBA
ONTARIO
LAKE NEPIGON
L. SUPERIOR
LAC SEUL
ENGLISH RIVER
WINNIPEG RIVER
Lake of the Woods
Rainy Lake
Rainy River
L. St Joseph
Mattawa R.
Indian Village
Sturgeon River
Sturgeon L.
Flower Lake River
Eagle R.
Vermillion L.
Eagle L.
Clearwater L.
Shoal L.
Wh. Fish B.
NW Angle
Manitou R. & Lake
Sand River
Lac des Milles Lacs
Shebandowan L&R.
R. La Seine
Sturgeon Fls
Sturgeon L.
Hunters I.
Namakan L.
Knife L.
Gun Flint L.
Rosseau River
R. Seine
Thunder B.
BEAUSEJOUR
DARWIN
CROSS L
KEEWATIN
RAT PORTAGE
EAGLE R.
WABIGOON
RALEIGH
IGNACE
BONHEUR
CARLSTAD
SAVANNE
NORDLAND
FINMARK
MURILLO
Pt ARTHUR
Ft WILLIAM
St ANNE'S
Ft LOUISE
Ft St Francis
A U ALMON DELT
MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT


ASSINIBOIA
MANITOBA
LAKE WINNIPEG
LAKE MANITOBA
TO HUDSONS BAY
TO PT ALBERT
TO BATTLEFORD
DUCK MOUNTAINS
RIDING MOUNTAIN
MOOSE MOUNTAIN
LONG LAKE
SHOAL L.
RED RIVER
ASSINIBOINE RIVER
Souris River
Moose River
YORKTON
SALTCOATS
SHELLMOUTH
RUSSELL
BINSGARTH
BIRTLE
FT. ELLICE
BEULAH
MINNEDOSA
RAPID CY
BRANDON
KEMNAY
OAK LAKE
GLENBORO
HOLLAND
CARMAN
WINNIPEG
PORTAGE LA PRAIRIE
ST. LAURENT
STONEWALL
SELKIRK
BEAUSEJOUR
MORRIS
ROSENFELD
GRETNA
EMERSON
RESTON
PIPESTONE
SOURIS
SOURIS CITY
DELORAINE
WHITEWATER
BOISSEVAIN
MELITA
ESTEVAN
CARRSDALE
REGINA
QU APPELLE
FT. QUAPPELLE
BROADVIEW
N
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
A. U. ALMON DELT
MORTIMER & CO. LITH OTTAWA ONT

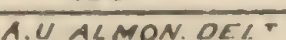

EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
SASKATCHEWAN
ASSINIBOIA
NORTH SASKATCHEWAN RIVER
SOUTH SASKATCHEWAN RIVER
Pelican L.
Stinking L.
Turtle R.
Shell R.
PRINCE ALBERT
FT. A LA CORNE
WILLOUGHBY
CARLTON
STOBART
BATOCHE
BATTLEFORD
The Elbow
SASKATCHEWAN
SASKATOON
HUMBOLDT
Big Quill L.
Lit. Manitou L.
Saline Cr.
Eagle Hill Cr.
Red Deer L.
Long or Last Mount.n L.
MARIETON
LONGLAKETON
ROSE PLAIN
CARSSDALE
MARLBOROUGH
WASGANA
Pelican L.
CHAPLIN
MOOSE JAW
PASQUA
REGINA
RUSH LAKE
SWIFT CURRENT
Swift Current River
CYPRESS
Old Wives Lakes
North Br.
Middle Br.
Old Wives Cr.
South Br.
12 Mile L.
WOOD MTN POST
White Mud R.
INTERNATIONAL BOUNDARY
A. U. ALMON. DELT
MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT

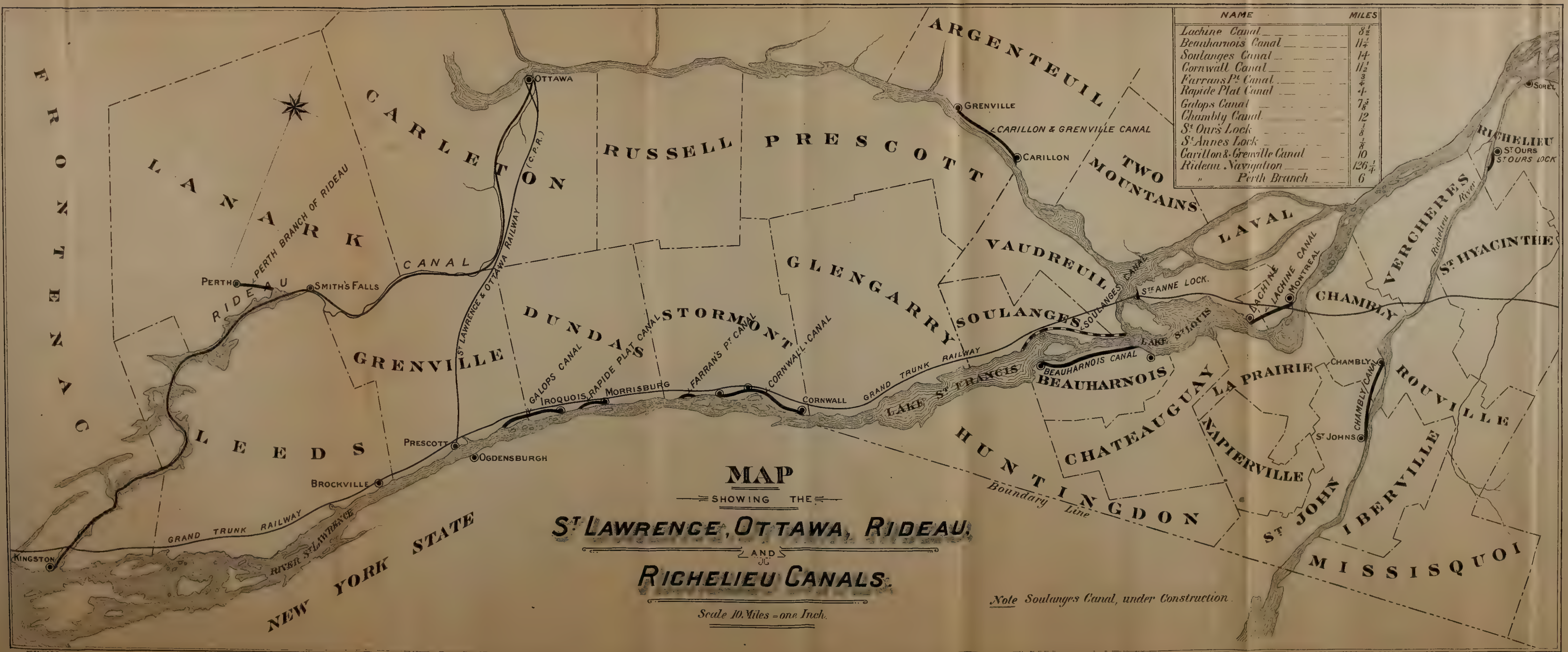
1894.

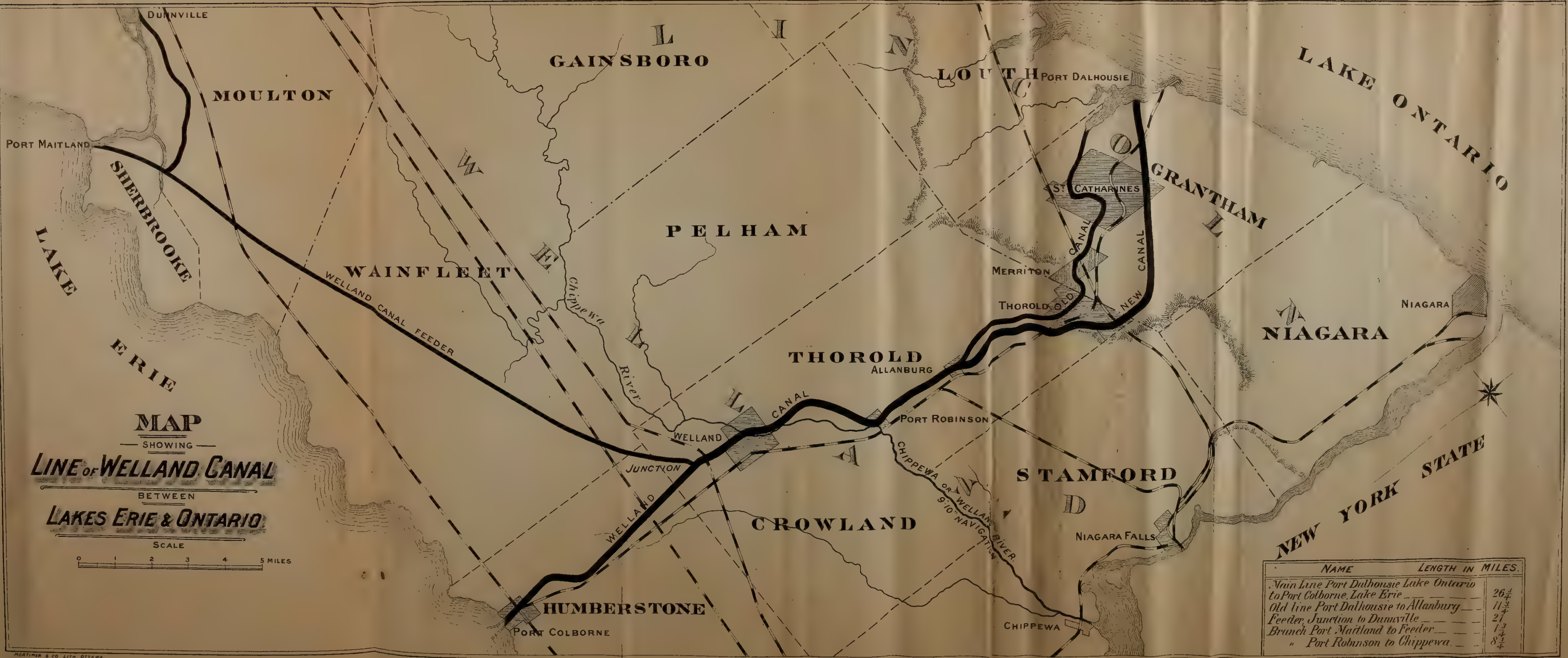
No. 11



EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
ALBERTA
BRITISH COLUMBIA
ASSINIBOIA
N
117
116
115
114
113
112
111
110
51
50
49
Red Deer River
To Edmonton
Stephen
Silver City
Banff
Leanchoil
Kicking Horse R.
Beaver R.
Bow River
Calgary
Rosebud R.
Gleichen
Crowfoot
Southesk
Tilley
Langevin
Bowell
Medicine Hat
Dunmore
Walsh
Maple Cr.
Ft. Walsh
South Saskatchewan R.
Bow River
Red Deer River
High River
Little Bow Riv.
New Oxley
Leering
Belly River
Ft. McLeod
Lethbridge
Crows Nest Pass
Kootenay Pass
Kootenay
Kootenay River
Columbia River
Upper Kootenay
Kootenay Lake
St. Marys River
N. Branch Milk River
Pak-oghkee
International Boundary
A. U. Almon, Del.
Mortimer & Co. Lith. Ottawa Ont.


EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
BRITISH COLUMBIA
COLUMBIA RIVER
FRASER RIVER
BUTE INT
Desolation Sd
Malaspina Str
STRAIT OF GEORGIA
VANCOUVER I.
STR. OF SAN JUAN DE FUCA
San Juan I.
Bridge River
LILLOET
ANDERSON
SETON
PEMBERTON
LYTTON
NORTH BEND
BOSTON BAR
DOUGLAS
Harrison Lake
Burrard Int
YALE
VANCOUVER
Pt MOODY
NEW WESTMINSTER
MISSION
HOPE
NANAIMO
VICTORIA
WHATCOM
STERLING
Skagit River
INTERNATIONAL BOUNDARY
PRINCETON
Similkameen River
Nicola R.
SAVONA'S FERRY
Kamloops Lake
N. Branch of Thompson R.
KAMLOOPS
Thompson R.
SHUSWAP
Shuswap Lake
SEYMOUR
Eagle R.
SICAMOUS
REVELSTOKE
GLACIER HOUSE
Beaver R.
Okanagan Lake
NAKUSP
Upper Arrow Lake
Lower Arrow Lake
NELSON
KOOTENAY R.
ROBSON
Pt SHEPPARD
125
124
123
122
121
120
119
118
117
50
51
49
A.U. ALMON. DELT
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA. ONT.


MAP
SHOWING THE
St LAWRENCE, OTTAWA, RIDEAU,
AND
RICHELIEU CANALS.
Scale 10 Miles = one Inch.
Note Soulanges Canal, under Construction.
NAME | MILES
Lachine Canal 8½
Beauharnois Canal 11¼
Soulanges Canal 14
Cornwall Canal 11½
Farrans Pt. Canal ¾
Rapide Plat Canal 4
Galops Canal 7⅝
Chambly Canal 12
St. Ours Lock ⅛
St. Annes Lock ⅛
Carillon & Grenville Canal 10
Rideau Navigation 126¼
Perth Branch 6
FRONTENAC
LANARK
CARLETON
RUSSELL
PRESCOTT
ARGENTEUIL
TWO MOUNTAINS
VAUDREUIL
SOULANGES
GLENGARRY
STORMONT
DUNDAS
GRENVILLE
LEEDS
LAVAL
VERCHERES
ST HYACINTHE
RICHELIEU
CHAMBLY
LA PRAIRIE
BEAUHARNOIS
CHATEAUGUAY
HUNTINGDON
NAPIERVILLE
ST JOHN
IBERVILLE
ROUVILLE
MISSISQUOI
NEW YORK STATE
OTTAWA
GRENVILLE
CARILLON
CARILLON & GRENVILLE CANAL
SOREL
ST OURS
ST OURS LOCK
Richelieu River
PERTH
SMITH'S FALLS
PERTH BRANCH OF RIDEAU
RIDEAU CANAL
(C.P.R.)
ST LAWRENCE & OTTAWA RAILWAY
STE ANNE LOCK.
SOULANGES CANAL
LACHINE
LACHINE CANAL
MONTREAL
LAKE ST LOUIS
BEAUHARNOIS CANAL
LAKE ST FRANCIS
GRAND TRUNK RAILWAY
CORNWALL
CORNWALL CANAL
FARRAN'S PT CANAL
MORRISBURG
RAPIDE PLAT CANAL
IROQUOIS
GALOPS CANAL
PRESCOTT
OGDENSBURGH
BROCKVILLE
KINGSTON
RIVER ST LAWRENCE
Boundary Line
CHAMBLY
CHAMBLY CANAL
ST JOHNS
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA



NAME	LENGTH IN MILES.
Main Line Port Dalhousie Lake Ontario to Port Colborne, Lake Erie	$26\frac{3}{4}$
Old line Port Dalhousie to Allanburg	$11\frac{3}{4}$
Feeder, Junction to Dunnville	21
Branch Port Maitland to Feeder	$1\frac{3}{4}$
" Port Robinson to Chippewa	$8\frac{1}{4}$



MAP
SHOWING
TRENT NAVIGATION AND MURRAY CANAL.
Scale 10 Miles = Inch.
MURRAY CANAL length 5 1/6 Miles.
Constructed
Under Contract
Survey
SIMCOE
ONTARIO
VICTORIA
PETERBOROUGH
HASTINGS
ADDINGTON
LENNOX
YORK
DURHAM
NORTHUMBERLAND
PRINCE EDWARD
LAKE ONTARIO
LAKE SIMCOE
GEORGIAN BAY
Severn River
Talbot River
ORILLA
BARRIE
KIRKFIELD
ROSEDALE
LOCK. Ontario Gov.
2 LOCKS & DAM
FENELON FALLS
BOBCAYGEON
1. LOCK & DAMS
STURGEON LAKE
1. LOCK & DAM Buckhorn
Lovesick
1. LOCK & 3 DAMS
1. Burleigh Falls
2 LOCKS 2 DAMS.
Youngs Pt
DAM.
DAM
LAKEFIELD
DAM
LINDSAY
LOCK. Ontario Gov.
PETERBOROUGH
1. LOCK & DAM
HASTINGS
1. LOCK & DAM.
Trent.
River
CAMPBELLFORD
DAM
Healy's Falls
Otonabee R.
RICE LAKE
1. LOCK & DAM.
Chisholms Rapids
FRANKFORD
BELLEVILLE
MURRAY CANAL
TRENTON
BAY OF QUINTE
BRIGHTON
PORT HOPE
COBOURG
WHITBY
OSHAWA
BOWMANVILLE
MORTIMER & CO LITH. OTTAWA.



MORTIMER & CO LITH, OTTAWA.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE N° I.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Désignation des travaux.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.
CANAUX.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lachine .... $67,345 14 / Moins remis. des années préc. 3,000 00	64,345 14	15,856 74	60,174 03	40,939 70
Soulanges	723,380 95			
Cornwall	404,990 22		15,344 02	7,733 54
Rapide Plat / Galops } Canaux de Williamsburg	274,397 42 / 223,992 81		10,230 09	7,029 95
Beauharnois		6,547 72	20,574 53	13,903 46
Welland	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
Murray			5,667 52	5,295 57
Trent	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
Carillon / Grenville	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
Saint-Pierre	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
Sault-Sainte-Marie	1,316,529 29			
Fleuve Saint-Laurent et canaux	13,721 66			
Chambly		8,567 78	19,040 93	11,920 74
Rideau		14,485 11	34,943 35	16,939 47
Culbute		2,540 14	730 00	494 43
Sainte-Anne		3,497 56	2,640 00	2,799 63
Saint-Ours			2,216 68	924 55
Divers travaux non pourvus		1,296 15	1,390 53	
Arbitrage et sentence arbitrale		540 70		
Levées hydrograp. et inspection		1,046 26		
Appoint. de commis surnumér. et copistes		666 31		
Appointements de mécaniciens, dessinateurs et commis surnuméraires		15,080 00		
Commission du canal Lachine		1,295 74		
Dragueurs				2,187 79
do Rideau				5,975 68
Appoint. et dép. imprév., empl. du canal			39,134 60	
Ouvrage du dimanche			11,050 55	
Compensation à H. Martial pour blessures reçues en trav. sur le canal Chambly				500 00
Compensation à D. Fugère p. perte de temps causée par bless. reçues, canal Saint-Pierre				26 07
Total, canaux	3,027,164 19	129,141 49	346,022 02	188,319 67
CHEMINS DE FER.				
Intercolonial	166,362 43		2,981,671 98	
Embranchement de Windsor			17,645 09	
Ile du Prince-Edouard			226,891 06	
Pacifique Canadien	146,539 87			
Cap-Breton	158,770 61			
Oxford et New-Glasgow	112,382 75			
Annapolis et Digby	1,675 36			
Montréal et Ligne Courte Européenne	17 99			
Levées hydrauliques et inspections		4,452 53		
Statistiques de chemins de fer		176 23		
Subventions de chemins de fer	1,043,285 10			
Rapport de témoignag. pris devant le comité des chemins de fer du Conseil privé		226 35		
Total, chemins de fer	1,629,034 11	4,855 11	3,226,208 13	
Total, chemins de fer et canaux	4,656,198 30	133,996 60	3,572,230 15	188,319 67

Total de la somme dépensée, $8,550,744.72.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX. LEONARD SHANNON,

OTTAWA, 1er novembre 1894. *Comptable*

ANNEXE Nº 2.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1894.

CANAL SAINT-PIERRE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	...	156,523 32	....	....	....
do depuis do ..	1868	21,519 72	....	....	....
do do do ..	1869	70,719 80	....	....	....
do do do ..	1870	....	46,193 57	....	....
do do do ..	1871	....	....	225 36	555 78
do do do ..	1872	....	....	280 00	6,122 07
do do do ..	1873	....	....	343 32	6,539 58
do do do ..	1874	....	....	725 93	1,558 57
do do do ..	1875	20 97	....	560 00	889 35
do do do ..	1876	11,125 00	....	641 55	....
do do do ..	1877	63,330 18	....	600 00	17 45
do do do ..	1878	26,511 51	....	600 00	....
do do do ..	1879	107,337 75	....	631 50	....
do do do ..	1880	80,120 54	....	400 00	....
do do do ..	1881	69,434 76	....	959 58	....
do do do ..	1882	484 00	....	1,920 54	200 63
do do do ..	1883	....	....	2,089 19	232 42
do do do ..	1884	2,471 40	....	2,601 47	367 85
do do do ..	1885	16,820 15	....	1,929 11	183 11
do do do ..	1886	2,316 85	....	2,360 67	297 81
do do do ..	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
do do do ..	1888	....	....	3,217 77	1,588 40
do do do ..	1889	....	500 00	3,085 29	353 38
do do do ..	1890	....	....	3,110 15	255 34
do do do ..	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
do do do ..	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
do do do ..	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
do do do ..	1894	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
Total....................	......	646,431 99	92,730 91	41,195 65	25,121 23

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE—LEVÉES HYDROGRAPHIQUES.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	.....	....	....
do depuis do	1868	....	....
do do do	1869	....	....
do do do	1870	....	....
do do do	1871	....	17,929 34
do do do	1872	....	6,399 41
do do do	1873	....	14,943 83
do do do	1874	....	4,018 90
do do do	1875	....	443 00
do do do	1876	....	110 75
do do do	1877	....	22 30
do do do	1878	....	....
do do do	1879	....	....
do do do	1880	....	....
do do do	1881	....	520 00
do do do	1882	....	....
do do do	1883	....	....
do do do	1884	....	....
do do do	1885	....	....
do do do	1886	....	....
do do do	1887	....	....
do do do	1888	....	....
do do do	1889	....	....
do do do	1890	....	....
do do do	1891	....	....
do do do	1892	....	....
do do do	1893	....	....
do do do	1894	....	....
Total	.....	....	44,387 53

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE EER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement impérial......	....	40,000 00	....	....	....
Dépensé par le gouv. avant la confédération..	......	2,547,532 85	....	....	....
do depuis do ..	1868	....	1,852 70	13,742 05	10,431 51
do do do ..	1869	2,000 00	....	14,209 02	12,085 84
do do do ..	1870	....	....	15,834 49	13,302 39
do do do ..	1871	....	12,231 40	17,478 52	15,093 25
do do do ..	1872	36,708 15	....	16,076 93	12,334 69
do do do ..	1873	7,824 28	35,158 21	23,601 03	34,300 60
do do do ..	1874	158,618 35	....	25,811 07	22,828 66
do do do ..	1875	197,420 52	....	28,592 01	30,057 34
do do do ..	1876	327,769 39	....	33,797 73	29,103 65
do do do ..	1877	1,439,375 73	....	33,148 86	19,824 33
do do do ..	1878	1,484,619 63	....	39,062 97	13,646 41
do do do ..	1879	958,053 30	....	42,338 84	12,400 78
do do do ..	1880	369,566 74	....	38,950 90	10,223 62
do do do ..	1881	292,165 51	....	39,027 99	19,888 33
do do do ..	1882	252,821 33	2,978 66	41,158 90	17,116 46
do do do ..	1883	396,496 96	1,859 68	45,554 91	18,199 59
do do do ..	1884	188,266 18	....	48,624 51	19,683 24
do do do ..	1885	111,215 23	....	49,004 85	20,199 78
do do do ..	1886	210,509 42	....	50,969 10	19,199 18
do do do ..	1887	28,772 52	12,981 59	53,113 97	22,567 81
do do do ..	1888	19,414 34	7,996 38	52,229 61	19,999 64
do do do ..	1889	76,032 96	972 71	54,110 67	22,957 71
do do do ..	1890	7,448 03	8,238 46	53,114 34	22,999 38
do do do ..	1891	217 53	16,155 75	50,721 69	36,292 98
do do do ..	1892	87,852 35	27,480 80	52,729 37	67,499 62
do do do ..	1893	445,983 21	50,937 40	53,185 00	51,616 79
do do do ..	1894	64,345 14	15,856 74	60,174 03	40,939 70
Total................	....	9,751,029 65	194,700 48	1,046,363 36	634,793 28

CANAL BEAUHARNOIS.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
Dépensé par le gouv. avant la confédération..	......	1,611,424 11	....	....	....
do depuis do ..	1868	....	63,193 75	9,349 99	6,216 98
do do do ..	1869	....	55 00	9,626 99	6,498 57
do do do ..	1870	....	27 50	10,117 57	6,384 81
do do do ..	1871	....	....	12,316 53	5,722 36
do do do ..	1872	....	27 50	11,792 46	15,733 38
do do do ..	1873	....	5,122 50	12,210 73	9,882 06
do do do ..	1874	....	26 00	15,392 51	10,990 56
do do do ..	1875	....	36 00	14,399 32	12,253 01
do do do ..	1876	....	....	14,465 86	17,170 83
do do do ..	1877	....	....	14,377 63	15,207 36
do do do ..	1878	....	....	14,383 37	9,861 05
do do do ..	1879	....	....	15,015 86	10,370 71
do do do ..	1880	266 15	....	15,362 61	8,997 34
do do do ..	1881	....	....	17,659 93	10,770 67
do do do ..	1882	....	....	18,804 53	20,813 86
do do do ..	1883	....	6,727 44	18,287 77	15,826 71
do do do ..	1884	....	3,277 98	19,107 38	16,232 61
do do do ..	1885	....	7,999 79	18,960 40	14,637 70
do do do ..	1886	....	8,491 80	19,228 90	14,356 00
do do do ..	1887	....	3,633 57	18,867 45	14,999 88
do do do ..	1888	....	14,411 97	19,325 05	14,285 98
do do do ..	1889	....	10,993 52	20,019 11	14,982 54
do do do ..	1890	....	....	19,847 42	14,999 20
do do do ..	1891	....	17,085 68	18,886 86	12,537 39
do do do ..	1892	....	1,696 23	20,050 01	14,999 80
do do do ..	1893	....	....	20,348 34	14,107 11
do do do ..	1894	....	6,547 72	20,574 53	13,903 46
Total................	...	1,611,690 26	149,353 95	438,779 11	342,741 93

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1824.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

État indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*.

CANAUX DU FLEUVE SAINT-LAURENT, LEVÉES HYDROGRAPHIQUES, ETC.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	18,442 85	98,378 46
do depuis do	1868	....	....
do do do	1869	....	....
do do do	1870	....	....
do do do	1871	....	....
do do do	1872	....	....
do do do	1873	33,241 69	....
do do do	1874	26,541 30	....
do do do	1875	20,611 36	....
do do do	1876	50,215 47	....
do do do	1877	47,377 31	....
do do do	1878	5,570 46	....
do do do	1879	9,265 77	....
do do do	1880	9,214 56	....
do do do	1881	6,927 96	....
do do do	1882	28,933 45	....
do do do	1883	44,874 31	....
do do do	1884	89,846 03	....
do do do	1885	115,110 17	....
do do do	1886	116,051 73	....
do do do	1887	74,437 31	....
do do do	1888	56,482 85	....
do do do	1889	18,493 92	....
do do do	1890	23,979 91	....
do do do	1891	35,137 25	....
do do do	1892	59,779 31	....
do do do	1893	52,643 39	....
do do do	1894	13,721 66	....
Total	......	956,900 02	98,378 46

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		1,933,152 69			
do depuis do	1868		2,786 00	11,244 47	3,774 18
do do do	1869	10,692 04		10,347 91	3,859 14
do do do	1870		17,780 05	10,368 16	7,145 42
do do do	1871		7 50	11,848 39	8,891 61
do do do	1872		10,000 21	10,594 30	8,163 70
do do do	1873		1,011 75	13,042 25	12,467 65
do do do	1874			13,405 20	7,610 70
do do do	1875	1,780 00		13,351 91	7,097 34
do do do	1876			13,320 61	6,423 67
do do do	1877	49,211 37		13,375 70	6,440 54
do do do	1878	145,015 45		13,825 50	4,935 21
do do do	1879	143,092 05		13,817 96	4,983 15
do do do	1880	109,454 95		14,440 33	9,735 76
do do do	1881	53,948 14		15,173 60	5,524 10
do do do	1882	44,587 61		15,052 20	6,634 62
do do do	1883	21,728 93		18,283 67	8,361 71
do do do	1884	23,018 13		18,475 48	9,007 73
do do do	1885	62,034 90	16,298 96	15,988 96	12,368 51
do do do	1886	57,820 83	6,960 95	15,994 80	11,832 83
do do do	1887	46,966 43		17,520 54	12,100 29
do do do	1888	67,945 74		16,938 54	13,942 64
do do do	1889	163,9[illegible]3 85		17,890 55	58,205 26
do do do	1890	365,038 01	2,000 00	17,063 49	12,758 18
do do do	1891	599,001 85	1,459 98	16,077 72	9,830 05
do do do	1892	398,555 25	2,345 26	15,596 66	9,864 36
do do do	1893	352,536 13		15,173 01	9,668 14
do do do	1894	404,990 22		15,344 02	7,733 54
Total		5,054,564 57	60,650 66	393,555 93	279,360 03

CANAUX WILLIAMSBURG.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		1,320,655 54			
do depuis do	1868			5,745 97	6,442 41
do do do	1869			5,769 81	5,670 88
do do do	1870			5,573 13	6,546 16
do do do	1871			6,382 17	5,308 41
do do do	1872		1,077 00	5,542 94	3,230 07
do do do	1873			6,424 49	7,347 75
do do do	1874			6,857 19	7,395 92
do do do	1875			6,547 62	4,110 29
do do do	1876			7,418 39	11,690 98
do do do	1877			7,388 08	10,053 61
do do do	1878			7,430 11	4,449 78
do do do	1879			7,517 20	3,549 71
do do do	1880			7,590 15	3,999 77
do do do	1881			7,572 35	5,02[illegible] 73
do do do	1882			7,589 44	7,447 69
do do do	1883	13 19		7,423 48	7,299 39
do do do	1884	2,473 44		7,757 04	7,349 37
do do do	1885	103,237 12		7,696 67	8,198 03
do do do	1886	149,835 71		7,671 54	7,847 05
do do do	1887	115,853 00		7,635 54	7,904 76
do do do	1888	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
do do do	1889	59,867 26		7,485 28	8,794 61
do do do	1890	139,078 37		8,954 53	8,191 69
do do do	1891	230,670 60		8,678 25	7,987 40
do do do	1892	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
do do do	1893	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
do do do	1894	498,390 23		10,230 09	7,029 95
Total		3,438,941 36	7,163 50	200,662 61	187,955 83

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	.....	222,220 00	....	....	....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	7,416,019 83	....	....	....
do depuis do	1868	12,097 84	....	37,679 05	38,852 96
do do do	1869	43,486 36	....	39,060 61	50,773 03
do do do	1870	....	22,173 72	40,340 45	65,009 19
do do do	1871	....	48,569 10	42,383 33	53,381 02
do do do	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
do do do	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
do do do	1874	746,420 61	....	50,966 48	103,666 99
do do do	1875	1,047,119 91	....	52,595 00	88,539 99
do do do	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
do do do	1877	2,199,962 61	....	59,963 47	49,783 93
do do do	1878	2,138,392 99	....	60,138 59	66,393 53
do do do	1879	1,552,697 41	....	59,942 23	56,755 57
do do do	1880	1,252,924 75	....	63,198 10	76,535 25
do do do	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
do do do	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
do do do	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
do do do	1884	432,336 21	....	113,276 87	90,926 97
do do do	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
do do do	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
do do do	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
do do do	1888	429.720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
do do do	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
do do do	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
do do do	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
do do do	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
do do do	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
do do do	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
Total	.....	23,763,866 39	336,419 23	2,086,461 49	1,914,780 89

ÉCLUSE ET CANAL SAINTE-ANNE.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	....	134,456 51	....	....	....
do depuis do	1868	....	....	778 16	432 47
do do do	1869	....	....	1,062 96	1,873 51
do do do	1870	....	....	1,136 54	1,280 36
do do do	1871	....	....	1,285 84	1,539 02
do do do	1872	....	1,939 46	1,106 80	1,393 63
do do do	1873	....	540 11	2,199 64	1,264 40
do do do	1874	12,753 27	....	2,614 90	7,208 63
do do do	1875	32,627 71	....	1,859 20	4,506 68
do do do	1876	24,935 85	....	1,952 14	4,033 72
do do do	1877	30,003 08	....	1,982 65	1,756 93
do do do	1878	14,618 85	....	2,057 32	541 95
do do do	1879	22,113 02	....	2,202 03	3,259 70
do do do	1880	3,054 68	....	2,152 57	1,704 71
do do do	1881	69,042 76	....	2,553 02	3,257 92
do do do	1882	193,158 36	....	2,611 30	2,343 99
do do do	1883	172,959 95	....	2,569 86	3,448 83
do do do	1884	142,006 25	....	2,775 32	2,725 49
do do do	1885	93,679 57	....	2,618 60	4,042 04
do do do	1886	129,681 67	....	2,611 90	5,803 01
do do do	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
do do do	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
do do do	1889	24,786 33	....	2,569 22	1,7[illegible]0 79
do do do	1890	6,151 14	....	2,571 04	1,525 51
do do do	1891	....	8,173 69	2,505 69	1,503 56
do do do	1892	....	25,471 61	2,571 28	1,666 21
do do do	1893	....	6,521 88	2,581 08	2,800 03
do do do	1894	....	3,497 56	2,640 00	2,799 63
Total	....	1,170,215 63	53,571 00	58,612 08	67,323 43

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX CARILLON ET GRENVILLE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	63,053 64	....	....	....
do depuis do ..	1868	....	19,817 22	6,301 88	8,911 28
do do do ..	1869	....	....	6,549 38	10,157 42
do do do ..	1870	....	4,167 96	6,617 81	9,852 09
do do do ..	1871	....	23,119 37	8,676 90	8,218 24
do do do ..	1872	165,257 28	....	8,324 51	17,235 31
do do do ..	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
do do do ..	1874	245,258 38	....	10,710 88	10,605 82
do do do ..	1875	339,864 76	....	10,378 57	18,520 44
do do do ..	1876	326,203 16	....	10,764 38	11,475 96
do do do ..	1877	245,738 04	....	11,050 27	10,304 06
do do do ..	1878	22,676 20	....	11,401 30	5,082 72
do do do ..	1879	243,141 24	....	11,501 22	7,629 98
do do do ..	1880	281,514 27	....	11,959 14	7,625 54
do do do ..	1881	336,707 53	....	13,059 18	8,076 91
do do do ..	1882	433,084 39	....	14,387 49	7,582 68
do do do ..	1883	433,575 10	....	17,479 58	8,310 02
do do do ..	1884	399,267 16	....	17,393 91	7,918 42
do do do ..	1885	157,187 72	....	19,702 30	10,429 26
do do do ..	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
do do do ..	1887	20,747 11	....	20,011 36	10,554 41
do do do ..	1888	38,996 29	....	21,531 12	10,036 62
do do do ..	1889	298 17	....	22,098 88	10,135 66
do do do ..	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
do do do ..	1891	....	4,395 25	21,230 22	10,796 68
do do do ..	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
do do do ..	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
do do do ..	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
Total......................	......	4,025,938 55	136,522 95	376,058 92	266,036 23

ÉCLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	1868	....	....	....	....
do do do ..	1869	....	....	....	....
do do do ..	1870	....	....	....	....
do do do ..	1871	... .	....	....	....
do do do ..	1872	....	....	....	....
do do do ..	1873	....	835 53	....	....
do do do ..	1874	.. ..	38,388 99	....	....
do do do ..	1875	63,659 29	....	....	....
do do do ..	1876	76,842 44	....	....	....
do do do ..	1877	56,081 87	....	....	....
do do do ..	1878	5,933 53	....	....	....
do do do ..	1879	20,694 19	....	....	....
do do do ..	1880	16,688 20	....	202 50	259 31
do do do ..	1881	4,721 62	. ...	962 85	....
do do do ..	1882	29,567 15	....	790 00	162 33
do do do ..	1883	14,249 60	....	695 00	288 99
do do do ..	1884	8,151 16	. ...	733 50	....
do do do ..	1885	19,071 76	....	730 00	572 75
do do do ..	1886	26,385 27	....	730 00	2,396 14
do do do ..	1887	7,760 88	.. ..	730 00	967 33
do do do ..	1888	7,573 99	... .	739 50	730 60
do do do ..	1889	17,112 01	....	1,050 00	116 53
do do do ..	1890	2,818 35	....	747 83	....
do do do ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
do do do ..	1892	....	1,546 25	736 00	....
do do do ..	1893	....	1,420 65	749 00	13 55
do do do ..	1894	....	2,540 14	730 00	494 43
Total......................	......	379,494 46	53,853 61	11,071 43	6,501 87

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial		3,911,701 47			
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		153,062 60			
do depuis do	1868		7,298 12	18,397 28	16,475 21
do do do	1869			19,250 71	13,140 77
do do do	1870		13 16	20,022 37	19,469 33
do do do	1871		11,732 98	22,814 58	18,120 52
do do do	1872		4,967 50	22,139 48	14,005 32
do do do	1873		18,070 97	22,841 51	26,074 49
do do do	1874		5,793 16	26,815 44	22,957 40
do do do	1875	9,310 85		26,553 37	19,699 81
do do do	1876	2,163 96		26,430 77	14,428 25
do do do	1877	214 11		25,959 56	14,198 18
do do do	1878			26,651 51	11,034 22
do do do	1879	7,703 88		26,042 52	7,134 55
do do do	1880			26,463 88	11,434 05
do do do	1881		133 50	26,024 71	8,627 00
do do do	1882			26,915 29	13,860 28
do do do	1883		70 65	27,322 81	23,524 84
do do do	1884		4,597 50	26,938 95	19,245 02
do do do	1885		2,098 76	26,971 32	18,189 55
do do do	1886		550 00	27,045 95	35,648 04
do do do	1887		20,823 96	29,440 46	18,565 34
do do do	1888		18,889 48	33,458 83	25,478 87
do do do	1889		6,665 22	33,801 77	18,106 36
do do do	1890		21,124 10	34,270 57	18,025 21
do do do	1891		20,967 25	34,641 98	21,537 56
do do do	1892		31,363 23	35,500 82	21,507 16
do do do	1893		24,274 71	35,022 49	18,789 50
do do do	1894		14,485 11	34,943 35	16,939 47
Total		4,084,156 87	213,919 36	742,682 28	486,216 30

ECLUSE SAINT-OURS.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		121,537 65			
do depuis do	1868			1,532 75	753 74
do do do	1869			1,755 15	1,399 18
do do do	1870			1,458 09	1,006 22
do do do	1871			1,414 48	1,210 98
do de do	1872			1,565 80	1,263 19
do do do	1873			2,076 50	1,575 10
do do do	1874			2,219 13	2,363 42
do do do	1875			1,362 22	1,245 69
do do do	1876			1,403 92	1,601 71
do do do	1877			1,533 40	750 80
do do do	1878			1,556 65	283 77
do do do	1879			1,581 55	456 07
do do do	1880			1,614 01	705 54
do do do	1881			1,741 97	1,299 77
do do do	1882			2,002 71	1,902 41
do do do	1883		17,230 32	2,361 65	2,188 08
do do do	1884		5,279 17	2,315 37	1,494 99
do do do	1885		4,700 64	2,271 57	3,652 63
do do do	1886			2,311 70	4,143 47
do do do	1887			2,175 37	5,864 78
do do do	1888			2,216 04	2,801 17
do do do	1889		17,964 45	2,421 14	2,002 63
do do do	1890		24,571 96	2,138 40	1,935 44
do do do	1891		21,696 74	2,011 08	4,460 16
do do do	1892		3,585 34	2,168 44	1,944 33
do do do	1893			2,136 66	1,994 34
do do do	1894			2,216 68	924 55
Total		121,537 65	95,028 62	51,562 43	51,224 16

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	. . .	634,711 76			
do depuis do	1868			8,312 90	9,355 70
do do do	1869			8,437 22	13,120 97
do do do	1870			8,934 41	20,180 73
do do do	1871		2,839 85	10,214 71	22,426 33
do do do	1872		1,906 40	9,628 50	22,327 99
do do do	1873		759 00	10,390 44	11,789 27
do do do	1874		2,810 00	11,675 67	16,427 19
do do do	1875	2,415 00		12,201 99	16,306 91
do do do	1876			10,593 14	13,273 56
do do do	1877	80 00		10,281 78	10,111 32
do do do	1878			10,413 99	6,022 96
do do do	1879			11,301 53	8,809 77
do do do	1880			11,516 22	12,377 74
do do do	1881			13,950 47	20,705 17
do do do	1882		31,796 41	16,686 78	16,843 60
do do do	1883		21,332 36	15,904 38	15,182 24
do do do	1884		41,640 77	18,448 85	12,003 34
do do do	1885		21,049 23	18,378 55	13,046 95
do do do	1886		14,547 27	19,501 28	11,999 77
do do do	1887		17,911 17	19,053 62	20,071 37
do do do	1888		65,536 64	20,073 60	11,823 74
do do do	1889		51,437 87	19,679 22	19,392 18
do do do	1890		23,221 48	19,655 38	14,399 93
do do do	1891		43,344 41	19,204 76	11,399 93
do do do	1892		38,353 99	19,665 22	12,976 48
do do do	1893		21,127 65	19,310 29	12,451 03
do do do	1894		8,567 78	19,040 93	11,920 74
Total	. . . . .	637,206 76	408,182 28	392,455 83	386,746 91

CANAL MURRAY.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	. . . . .				
do depuis do	1868		400 00		
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882	7,135 63			
do do do	1883	84,071 68			
do do do	1884	118,187 43			
do do do	1885	148,902 66			
do do do	1886	179,704 52			
do do do	1887	142,563 66			
do do do	1888	146,754 37			
do do do	1889	215,326 46			
do do do	1890	106,760 35		494 31	
do do do	1891	61,260 49		5,137 03	173 53
do do do	1892	5,964 22		5,803 48	3,505 15
do do do	1893	30,838 79		5,499 62	5,341 34
do do do	1894			5,667 52	5,295 57
Total	. . .	1,247,470 26	400 00	22,601 96	14,315 59

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	309,371 31	....	....	....
do depuis do	1868	....	....	....	....
do do do	1869	....	....	....	....
do do do	1870	....	....	....	....
do do do	1871	....	....	....	....
do do do	1872	....	....	....	....
do do do	1873	....	....	....	....
do do do	1874	....	....	....	....
do do do	1875	....	....	....	....
do do do	1876	....	....	....	....
do do do	1877	....	....	....	....
do do do	1878	....	....	....	....
do do do	1879	....	....	....	....
do do do	1880	561 50	....	1,188 92	3,568 89
do do do	1881	....	....	2,489 93	2,233 50
do do do	1882	....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
do do do	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
do do do	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
do do do	1885	121,382 84	....	3,303 87	4,653 50
do do do	1886	75,103 30	....	1,639 75	5,917 88
do do do	1887	179,541 63	....	1,938 08	6,008 88
do do do	1888	114,879 35	....	1,770 29	5,151 42
do do do	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
do do do	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
do do do	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
do do do	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
do do do	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
do do do	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
Total	......	1,091,896 19	103,453 92	40,504 78	67,314 42

CANAL TAY.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868	....	....	....	....
do do do	1869	....	....	....	....
do do do	1870	....	....	....	....
do do do	1871	....	....	....	....
do do do	1872	....	....	....	....
do do do	1873	....	....	....	....
do do do	1874	....	....	....	....
do do do	1875	....	....	....	....
do do do	1876	....	....	....	....
do do do	1877	....	....	....	....
do do do	1878	....	....	....	....
do do do	1879	....	....	....	....
do do do	1880	....	....	....	....
do do do	1881	....	....	....	....
do do do	1882	....	748 65	....	....
do do do	1883	4,831 80	....	....	....
do do do	1884	50,878 12	....	....	....
do do do	1885	92,473 97	....	....	....
do do do	1886	65,561 51	....	....	....
do do do	1887	49,617 92	....	....	....
do do do	1888	54,166 57	....	....	....
do do do	1889	89,486 18	....	....	....
do do do	1890	22,226 23	....	*	*
do do do	1891	17,114 78	....	*	*
do do do	1892	29,771 65	....	*	*
do do do	1893	....	....	*	*
do do do	1894	....	....	*	*
Total	..	476,128 73	748 65	....	....

* Compris dans le canal Rideau.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868	....	....	....	....
do do do ..	1869	....	....	....	....
do do do ..	1870	....	....	....	....
do do do ..	1871	....	....	....	....
do do do ..	1872	....	949 35	....	....
do do do ..	1873	....	....	....	....
do do do ..	1874	....	....	....	....
do do do ..	1875	....	....	....	....
do do do ..	1876	....	....	....	....
do do do ..	1877	....	....	....	....
do do do ..	1878	....	....	....	....
do do do ..	1879	....	....	....	....
do do do ..	1880	....	....	....	....
do do do ..	1881	....	....	....	....
do do do ..	1882	....	....	....	....
do do do ..	1883	....	....	....	....
do do do ..	1884	....	....	....	....
do do do ..	1885	....	....	....	....
do do do ..	1886	....	....	....	....
do do do ..	1887	....	....	....	....
do do do ..	1888	8,145 06	....	....	....
do do do ..	1889	34,018 95	....	....	....
do do do ..	1890	176,568 55	....	....	....
do do do ..	1891	325,336 33	....	....	....
do do do ..	1892	341,474 31	....	....	....
do do do ..	1893	589,801 25	....	....	....
do do do ..	1894	1,316,529 29	....	....	....
Total........	......	2,791,873 74	949 35	....	....

CANAL DE SOULANGES.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	....	....	....	....	....
do depuis do ..	1868	....	....	....	....
do do do ..	1869	....	....	....	....
do do do ..	1870	....	....	....	....
do do do ..	1871	....	....	....	....
do do do ..	1872	....	....	....	....
do do do ..	1873	....	....	....	....
do do do ..	1874	....	....	....	....
do do do .	1875	....	....	....	....
do do do ..	1876	....	....	....	....
do do do ..	1877	....	....	....	....
do do do ..	1878	....	....	....	....
do do do ..	1879	....	....	....	....
do do do ..	1880	....	....	....	....
do do do ..	1881	....	....	....	....
do do do ..	1882	....	....	....	....
do do do ..	1883	....	....	....	....
do do do ..	1884	....	....	....	....
do do do ..	1885	....	....	....	....
do do do ..	1886	....	....	....	....
do do do ..	1887	....	....	....	....
do do do ..	1888	....	....	....	....
do do do ..	1889	....	....	....	....
do do do ..	1890	....	....	....	....
do do do ..	1891	....	....	....	....
do do do ..	1892	54,235 76	....	....	....
do do do ..	1893	210,336 24	....	....	....
do do do ..	1894	723,380 95	....	....	....
Total........	......	987,952 95	....	....	....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

RÉCAPITULATION—DÉPENSES sur les canaux, indiquant aussi le revenu perçu.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, y compris le gouvernement impérial	....	20,593,866 13	98,378 46	....	....	....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868	33,617 56	95,347 79	113,084 50	101,646 44	403,879 19
do do	1869	126,898 20	55 00	116,069 76	118,579 31	400,263 32
do do	1870	....	90,355 96	120,403 02	150,176 70	414,687 02
do do	1871	....	116,429 54	135,040 81	140,467 52	488,538 76
do do	1872	255,645 75	33,289 27	124,137 09	152,086 25	466,847 52
do do	1873	256,547 27	127,369 55	148,581 18	186,573 13	486,433 26
do do	1874	1,189,591 91	51,037 05	167,194 40	213,613 86	510,755 99
do do	1875	1,714,830 37	479 00	168,401 21	203,226 85	414,979 59
do do	1876	2,388,733 46	810 75	178,411 80	190,578 45	390,337 04
do do	1877	4,131,374 30	22 30	179,661 40	138,448 51	390,857 37
do do	1878	3,843,338 62	....	187,521 31	122,251 60	373,814 17
do do	1879	3,064,098 61	....	191,892 44	115,349 99	337,675 13
do do	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
do do	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
do do	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
do do	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
do do	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
do do	1885	1,504,621 47	58,297 59	280,226 20	201,708 47	321,289 47
do do	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
do do	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
do do	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
do do	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
do do	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
do do	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
do do	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
do do	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,588 97	204,759 39	357,089 87
do do	1894	3,027,164 19	109,216 33	294,446 34	179,630 13	387,788 97
Total		62,237,296 03	2,050,414 46	5,903,107 86	4,730,432 10	10,238,367 53

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

CANAUX,

Dr.

Perceptions des péages sur les

Balances dues par les percepteurs le 1er juillet 1893.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes.			
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
136 99	129,763 37	.....	20 00	.....	129,783 37	168 54	130,088 90
.....	59,222 02	.....	4 00	84 00	59,310 02	1,972 00	61,282 02
.....	346 72	.....	.....	.....	346 72	350 00	696 72
.....	17 05	.....	.....	.....	17 05	.....	17 05
129 51	384 47	.....	.....	.....	384 47	726 00	1,239 98
.....	676 51	.....	37 50	9 25	723 26	5,190 26	5,913 52
5 80	31 06	.....	.....	.....	31 06	5 00	41 86
272 30	190,441 20	.....	61 50	93 25	190,595 95	8,411 80	199,280 05
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	1,381 87	.....	65 00	4 00	1,450 87	2,402 00	3,852 87
358 36	30,892 01	.....	.....	.....	30,892 01	2,275 00	33,525 37
.....	716 24	.....	35 00	.....	751 24	700 00	1,451 24
16 00	2,831 16	21 09	.....	1,187 98	4,040 23	.....	4,056 23
.....	27,542 79	2,435 35	.....	14,718 12	44,696 26	23,557 11	68,253 37
246 66	7,824 20	.....	.....	.....	7,824 20	.....	8,070 86
621 02	71,188 27	2,456 44	100 00	15,910 10	89,654 81	28,934 11	119,209 94
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	9,123 35	.....	.....	42 83	9,166 18	70 00	9,236 18
.....	12,293 93	.....	10 00	.....	12,303 93	50 00	12,353 93
52 87	862 15	.....	.....	.....	862 15	.....	915 02
52 87	22,279 43	.....	10 00	42 83	22,332 26	120 00	22,505 13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	19,859 57	.....	.....	.....	19,859 57	.....	19,859 57
288 05	13,953 55	.....	.....	.....	13,953 55	13 00	14,254 60
9 93	60 60	.....	.....	8 00	68 60	23 00	101 53
130 64	1,467 93	.....	4 00	.....	1,471 93	.....	1,602 57
428 62	35,341 65	.....	4 00	8 00	35,353 65	36 00	35,818 27
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	4,134 84	151 38	.....	271 00	4,557 22	521 75	5,078 97
81 62	1,406 26	.....	.....	.....	1,406 26	415 00	1,902 88
.....	586 92	.....	.....	54	587 46	56 90	644 36
81 62	6,128 02	151 38	.....	271 54	6,550 94	993 65	7,626 21
73 75	2,603 88	.....	.....	.....	2,603 88	.....	2,677 63
73 75	2,603 88	.....	.....	.....	2,603 88	.....	2,677 63
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
105 76	648 41	.....	.....	.....	648 41	.....	754 17
105 76	648 41	.....	.....	.....	648 41	.....	754 17

1893–94.

canaux—Compte des recettes. Av.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de chutes d'eau, etc.	Balances dues par les percepteurs, 1er juillet 1894.	Total.	Relevés des dépenses et réparations.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
Canal Welland					158,484 56	Entretien et réparations, y compris le travail du dimanche.
Port-Colborne	129,920 36	168 54	0 01	130,088 90	3,477 76	
Port-Dalhousie	59,310 01	1,972 00		61,282 02	2,307 13	
Dunville	346 72	350 00		696 72	782 50	
Port-Maitland	17 05			17 05	574 96	
Port-Robinson	513 98	726 00		1,239 98	753 08	
Sainte-Catherine	1,723 26	5,190 26		5,913 52	204 51	
Chippewa	36 86	5 00		41 86	130 04	
Totaux	190,868 24	8,411 80	0 01	199,280 05	166,714 54	
Canaux du Saint-Laurent					182,401 82	do
Beauharnois	1,450 87	2,402 00		3,852 87	1,527 92	
Cornwall	31,250 37	2,275 00		33,525 37	2,167 56	
Cardinal	751 24	700 00		1,451 24	1,302 04	
Lachine	4,056 23			4,056 23	2,111 55	
Montréal	44,696 26	23,557 11		68,253 37	9,005 06	
Kingston	8,070 86			8,070 86	1,207 81	
Totaux	90,275 83	28,934 11		119,209 94	199,723 76	
Canal Chambly					34,602 90	Entretien et réparations.
Chambly	9,166 18	70 00		9,236 18	1,594 21	
Saint-Jean	12,303 93	50 00		12,353 93	1,762 59	
Saint-Ours	915 02			915 02	614 50	
Totaux	22,385 13	120 00		22,505 13	38,574 20	
Canaux de l'Ottawa					31,204 70	do
Ottawa	19,859 57			19,859 57	2,416 71	
Grenville	14,241 60	13 00		14,254 60	1,163 29	
Carillon	78 53	23 00		101 53	840 96	
Ecluse Ste-Anne	1,602 57			1,602 57	845 04	
Totaux	35,782 27	36 00		35,818 27	36,470 70	
Canal Rideau					52,487 62	Entretien et réparations, y compris le travail du dimanche.
Ottawa	4,557 22	521 75		5,078 97		
Kingston-Mills	1,435 38	467 50		1,902 88	441 61	
Smith's-Falls	587 46	56 90		644 36	348 24	
Totaux	6,580 06	1,046 15		7,626 21	53,277 47	
Canal Saint-Pierre	2,677 63			2,677 63	4,948 71 239 59	Entretien et réparations.
	2,677 63			2,677 63	5,188 30	
Canal Murray					11,053 09	Entretien et réparations, y compris le travail du dimanche.
Brighton	754 17			754 17	235 42	
Totaux	754 17			754 17	11,288 51	

CANAUX,

DT. PERCEPTION des péages sur les

Balances dues par les percepteurs, 1er juillet 1893.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes.			
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
....	....	....	....	....	....	....	....
14 18	112 03	....	....	25	112 28	....	126 46
51 29	559 74	....	....	96 00	655 74	....	707 03
4 96	22 81	....	....	2 25	25 06	50 00	80 02
3 80	50 19	....	....	....	50 19	....	53 99
18 52	201 36	....	....	....	201 36	4 00	223 88
7 80	87 28	....	....	....	87 28	....	95 08
100 55	1,033 41	....	....	98 50	1,131 91	54 00	1,286 46
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
1,736 49	329,664 27	2,607 82	175 50	16,424 22	348,871 81	38,549 56	389,157 86
					1,882 20	....	....
					346,989 61		

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

1893-94—*Fin.*

canaux, etc., comptes des recettes. | Av.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	Déposé au crédit du receveur général. A compte de loyers de chute d'eau, etc.	Balance due par les percepteurs, 1er juillet 1894.	Total.	Mémoire des dépenses et réparations.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
Canal de la Vallée de la Trent					8,774 06	
Burleigh	126 46			126 46		
Bobcaygeon	707 03			707 03	41 77	
Fenelon-Falls	30 02	50 00		80 02		
Hastings	53 99			53 99	2 22	
Peterboro'	219 88	4 00		223 88	4 05	
Buckhorn	95 08			95 08		
Totaux	1,232 46	54 00		1,286 46	8,822 10	
Culbute					1,224 43	
Dragueurs					8,241 97	
Inspection					2,300 44	
Département des impress. et de la papeterie publ.					1,097 80	
En général					1,495 97	
					14,360 61	
Grand total	350,555 79	38,602 06	0 01	389,157 86	534,420 19	
Moins remboursements						

LEONARD SHANNON,
Comptable.

Dt. LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES. Av.

N° 2.—ÉTAT SOMMAIRE des comptes des locataires.

Balance due le 1er juillet 1893.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1894.	Total.	Désignation des travaux.	Diminution.	Payé aux percepteurs.	Balance.		Total.
$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
29,599 49	7,419 90	37,019 39	Canal Welland		8,337 96	28,681 43		37,019 39
2,606 62	1,039 00	3,645 62	Canal Williamsburg		700 00	2,945 62		3,645 62
772 50	3,205 00	3,977 50	do Cornwall		2,275 00	1,702 50		3,977 50
7,224 00	3,349 50	10,573 50	do Beauharnois		2,402 00	8,171 50		10,573 50
27,185 28	24,239 39	51,424 67	do Lachine	14 58	23,555 11	27,854 98		51,424 67
251 84	145 00	396 84	do Chambly		120 00	276 84		396 84
4,757 29	986 40	5,743 69	do Rideau		993 65	4,750 04		5,743 69
78 00	94 00	172 00	Divers		92 00	80 00		172 00
354 18		354 18	Ventes des terres			354 18		354 18
72,829 20	40,478 19	113,307 39	Totaux	14 58	38,475 72	74,817 09		113,307 39

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

ÉTAT INDIQUANT LES REMBOURSEMENTS DES PÉAGES DES CANAUX PAYÉS PENDANT L'EXERCICE 1893–94.

Date.	A qui payé.	Remboursements de péages sur	Canal.	Montant.	Total.
1893.				$ c.	$ c.
23 août.	James Richardsons et Fils	Blé	Canaux du St-Laurent	40 50	
23 do	Æ. D. Mackay, fils	Ciment.....	do ..	49 35	
23 do	Cie de Transport d'Ottawa......	Seigle.....	do ..	18 26	
23 do	Steamer *Alaska*................	Excursion	do .	4 88	
2 sept.	Æ. D. Mackay, fils	Ciment et fer..........	do ..	68 70	
1894.					
2 janv.	J. B. Fairgrieve et fils	do	do ..	46 35	
20 do	W. A. Geddes..........	Steamer *Ocean*..	do ..	19 50	
6 fév..	Cie de Transport de Montréal....	Blé-d'inde............. .	do ..	61 60	
22 mars	Cie de Transbordement de Kingston et Montréal	do	do ..	77 93	
7 juin.	Cie de Transport de Montréal ...	Ciment.....	do ..	4 84	
7 do	do do ...	Rails et éclisses.... ...	do ..	24 08	
26 do	do do ...	Ciment	do ..	56 44	
30 do	do do ...	do	do ..	9 68	
					482 11
1893.					
2 sept.	Prosper La Plante	Pierre	Lachine ...	23 04	
21 oct. .	Cie de Transport de Montréal....	Ciment......	do	27 00	
24 do	O. Gillespie.	Steamer *Rocket*..........	do ...	8 85	
11 nov..	Hugh McLennan...	Grain....	do	25 00	
15 déc..	Æ. D. Mackay, fils	Ciment........	do	65 40	
15 do	Prosper La Plante............	Pierre	do ..	12 80	
1894.					
2 janv.	Cie de Transport de Montréal ...	Ciment	do ...	99 04	
2 do	Æ. D. Mackay, fils	do et marchandises..	do	5 75	
					266 88
1893.					
2 sept.	do do	Ciment et fer..........	Welland....	75	
1894.					
20 janv.	W. Dunbar....................	Barges *Lina* et *Rice*.	do	2 50	
20 do	J. B. Fairgrieve et fils..........	Ciment et fer...	do	15 11	
14 avril.	J. et T. Conlon..............	do	do	220 22	
30 juin .	Cie de Transbordement de Kingston et Montréal..............	Maïs........	do ...	26 25	
30 do	Cie de Transit d'Ogdensburg.....	Grain	do	237 70	
					502 53
1893.					
13 sept.	John Heney....	Bois de chauffage	Rideau	493 92	
					493 92
22 déc..	Poupore et Fraser.	Bois de service	Riv. Ottawa.	132 01	
1894.					
21 mai .	W. G. Craig...........	Minerai chimique.......	do ..	4 75	
					136 76
					1,882 20

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen et Nord-Américain, N.-B.)

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor.	Revenu percu, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor.
		$ c	$ c.	$ c.
Dépensé avant la construction	... .	10,766,725 54	... .	....
do depuis do	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
do do do	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
do do do	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
do do do	1871	2,916,782 13	442,993 31	565,713 52
do do do	1872	5,131,141 51	595,076 22	622,900 56
do do do	1873	5,201,450 37	1,011,892 60	703,458 26
do do do	1874	3,614,898 81	1,847,175 24	893,430 17
do do do	1875	3,426,099 55	1,532,589 62	861,593 43
do do do	1876	1,108,321 59	1,277,197 79	848,861 46
do do do	1877	1,318,352 19	1,661,673 55	1,154,445 35
do do do	1878	408,816 74	1,811,273 56	1,378,946 78
do do do	1879	226,639 19	2,010,183 22	1,294,099 69
do do do	1880	2,048,014 60	1,607,956 70	1,520,310 45
do do do	1881	608,732 80	1,780,353 53	1,777,856 76
do do do	1882	585,568 79	2,080,592 37	2,100,315 85
do do do	1883	1,616,632 96	2,383,477 20	2,395,034 99
do do do	1884	1,405,377 52	2,366,719 95	2,376,666 19
do do do	1885	1,195,363 08	2,460,229 87	2,392,605 00
do do do	1886	544,958 17	2,508,473 10	2,406,858 88
do do do	1887	823,070 86	2,854,158 91	2,621,337 41
do do do	1888	742,203 09	3,300,481 94	2,937,337 40
do do do	1889	655,228 13	3,174,785 19	2,923,736 46
do do do	1890	365,246 48	3,500,455 80	2,958,243 38
do do do	1891	79,929 34	3,691,273 65	3,007,630 51
do do do ...	1892	168,101 77	3,458,891 39	2,978,950 82
do do do	1893	228,984 79	3,062,207 45	3,099,815 20
do do do	1894	166,362 43	2,999,317 07	3,020,485 74
Total....................	....	*47,848,352 75	54,612,147 53	48,187,654 69

* Y compris $296,872.90 imputés au "Fonds Consolidé".

Coût total de la construction comme ci-dessus............................ ..... $47,848,352 75

Moins montants transférés du capital au fonds consolidé comme suit :—

	Chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse.	Chemin de fer Européen et Nord-Américain.	
1868............ ..	$ 16,800 99	$ 11,302 89	
1870..................	34,403 45	1,749 21	
1871....................	50,405 69	....	
1873.....	106,899 59	75,311 08	
	$ 208,509 72	$ 83,363 18	
		208,509 72	
			$ 296,872 90

Conformément avec le bilan, Comptes publics, 1893-94, page xiv..........$47,551,479 85

Chemin de fer Intercolonial, comme ci-dessus......	$47,551,479 85
Chemin de fer du Cap-Breton, page 23	3,859,884 54
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow, page 23.................	1,945,497 69
Chemin de fer de Prolongement-Est, page 22.....................	1,324,042 81
Capital total du coût du système du ch. de fer Intercolonial..	$54,680,904 89

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu reçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	......	....	....	....
do depuis do	1868	....	....	....
do do do	1869	....	....	....
do do do	1870	....	....	....
do do do	1871	....	....	....
do do do	1872	....	....	....
do do do	1873	....	....	....
do do do	1874	....	....	....
do do do	1875	....	....	....
do do do	1876	....	....	....
do do do	1877	....	....	....
do do do	1878	....	....	....
do do do	1879	....	....	....
do do do	1880	....	....	....
do do do	1881	....	....	....
do do do	1882	....	....	....
do do do	1883	....	....	....
do do do	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
do do do	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
do do do	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
do do do	1887	....	94,254 04	64,107 10
do do do	1888	....	90,954 73	70,552 20
do do do	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
do do do	1890	....	79,102 77	84,658 95
do do do	1891	3,255 40	*	†
do do do	1892	....	*	†
do do do	1893	....	*	†
do do do	1894	....	*	†
Total	......	1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans le revenu du chemin de fer Intercolonial.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	..	....	....	....
do depuis do	1868	....	....	....
do do do	1869	....	....	....
do do do	1870	....	....	....
do do do	1871	....	....	....
do do do	1872	....	....	....
do do do	1873	....	....	....
do do do	1874	....	....	....
do do do	1875	....	....	....
do do do	1876	....	....	....
do do do	1877	....	....	....
do do do	1878	....	....	....
do do do	1879	....	....	....
do do do	1880	....	....	....
do do do	1881	....	....	....
do do do	1882	....	....	....
do do do	1883	....	....	....
do do do	1884	....	....	....
do do do	1885	....	....	....
do do do	1886	85,610 69	....	....
do do do	1887	2,299 62	....	....
do do do	1888	500 17	....	....
do do do	1889	....	....	....
do do do	1890	....	....	....
do do do	1891	....	....	....
do do do	1892	....	....	....
do do do	1893	....	....	....
Total	....	*88,410 48	....	....

* 56 Victoria, chap. 6, transfert l'embranchement de chemin de fer de Carleton à la ville de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000 qui fut payée au receveur général en mars 1893.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération..........	1868	....	....
do depuis do	1869	....	....
do do do	1870	....	....
do do do	1871	....	....
do do do	1872	....	....
do do do	1873	....	....
do do do	1874	....	....
do do do	1875	....	....
do do do	1876	....	....
do do do	1877	....	....
do do do	1878	....	....
do do do	1879	....	....
do do do	1880	....	....
do do do	1881	....	....
do do do	1882	....	....
do do do	1883	....	....
do do do	1884	....	....
do do do	1885	....	....
do do do	1886	....	....
do do do	1887	76,501 89	....
do do do	1888	689,450 50	....
do do po	1889	1,083,276 60	....
do do do	1890	1,170,523 62	....
do do do	1891	521,441 62	....
do do do	1892	99,936 96	....
do do do	1893	59,982 74	....
do do do	1894	158,770 61	....
Total..............................	......	3,859,884 54	....

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

CHEMIN DE FER D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération...............	1868	....	....
do depuis do	1869	....	....
do do do	1870	....	....
do do do	1871	....	....
do do do	1872	....	....
do do do	1873	....	....
do do do	1874	....	....
do do do	1875	....	....
do do do	1876	....	....
do do do	1877	....	....
do do do	1878	....	....
do do do	1879	....	....
do do do	1880	....	....
do do do	1881	....	....
do do do	1882	....	....
do do do	1883	....	....
do do do	1884	....	....
do do do	1885	....	....
do do do	1886	....	....
do do do	1887	....	....
do do do	1888	280,932 35	....
do do do	1889	840,553 57	....
do do do	1890	434,074 60	....
do do do	1891	220,886 39	....
do do do	1892	48,745 23	....
do do do	1893	7,922 80	....
do do do	1894	112,382 75	....
Total.	......	1,945,497 69	....

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er novembre 1894.

Ministére des Chemins de fer et Canaux.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE.

—	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	1868	....	....	....
do depuis do	1869	....	....	....
do do do	1870	....	....	....
do do do	1871	....	....	....
do do do	1872	....	....	....
do do do	1873	....	....	....
do do do	1874	....	....	....
do do do	1875	....	....	....
do do do	1876	....	....	....
do do do	1877	....	....	....
do do do	1878	....	....	....
do do do	1879	....	....	....
do do do	1880	....	....	....
do do do	1881	....	....	....
do do do	1882	....	....	....
do do do	1883	....	....	....
do do do	1884	....	....	....
do do do	1885	49,587 45	....	....
do do do	1886	135,214 38	....	....
do do do	1887	24,157 32	....	....
do do do	1888	397 35	....	....
do do do	1889	....	....	....
do do do	1890	....	....	....
do do do	1891	124,568 23	....	....
do do do	1892	....	....	....
do do do	1893	....	....	....
do do do	1894	17 99	....	....
Total	.....	333,942 72	....	....

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

———	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.	......	3,114,735 11	....	....
do depuis do	1874	....	750 00	....
do do do	1875	46,086 63	49,344 62	24,493 99
do do do	1876	42,546 10	219,930 43	118,060 96
do do do	1877	200,000 00	228,595 25	130,664 92
do do do	1878	6,551 86	221,599 49	135,899 60
do do do	1879	40,129 05	223,313 12	125,855 91
do do do	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
do do do	1881	....	203,122 88	131,131 43
do do do	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
do do do	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
do do do	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
do do do	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
do do do	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
do do do	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
do do do	1888	....	229,639 95	158,363 62
do do do	1889	....	247,559 44	171,369 56
do do do	1890	....	266,485 85	160,971 78
do do do	1891	....	257,990 08	174,258 05
ds do do	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
do do do	1893	....	226,422 17	162,690 42
do do do	1894	....	226,891 06	158,533 83
Total....................	......	3,750,565 38	4,405,676 58	2,821,005 74

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération...	.....	....	....	....
do depuis do ...	1868	....	....	....
do do do ...	1869	....	....	....
do do do ...	1870	....	....	....
do do do ...	1871	30,148 32	....	....
do do do ...	1872	489,428 16	....	....
do do do ...	1873	561,818 44	....	....
do do do ...	1874	310,224 88	....	....
do do do ...	1875	1,546,241 67	....	....
do do do ...	1876	3,346,567 06	....	....
do do do ...	1877	1,691,149 97	....	....
do do do ...	1878	2,228,373 13	....	....
do do do ...	1879	2,240,285 47	....	....
do do do ...	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
do do do ...	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
do do do ...	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	....
do do do ...	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	....
do do do ...	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	....
do do do ...	1885	(4) 9,900,281 53	....	....
do do do ...	1886	(5) 3,672,584 81	....	....
do do do ...	1887	(6) 915,057 49	....	....
do do do ...	1888	52,098 65	....	....
do do do ...	1889	86,716 07	....	....
do do do ...	1890	40,980 54	....	....
do do do ...	1891	37,367 00	....	....
do do do ...	1892	66,211 39	....	....
do do do ...	1893	413,836 49	....	....
do do do ...	1894	146,539 87	....	....
Total....................	......	62,604,535 44	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec la feuille de balance des comptes publics, 1893-94, page xiv.

(1)	Comprenant....................	$ 2,210,000 00	à compte des subsides.
(2)	do	5,323,076 60	do
(3)	do	7,254,208 27	do
(4)	do	6,862,201 00	do
(5)	do	2,890,427 00	do
(6)	do	460,087 13	do
		$25,000,000 00	

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

———			Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
				$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération					
do	depuis	do	1868		
do	do	do	1869		
do	do	do	1870		
do	do	do	1871		
do	do	do	1872		
do	do	do	1873		
do	do	do	1874		
do	do	do	1875		
do	do	do	1876		
do	do	do	1877		
do	do	do	1878		
do	do	do	1879		
do	do	do	1880		
do	do	do	1881		
do	do	do	1882		
do	do	do	1883		
do	do	do	1884		
do	do	do	1885		
do	do	do	1886		
do	do	do	1887		
do	do	do	1888		
do	do	do	1889	9,847 27	
do	do	do	1890	381,942 75	
do	do	do	1891	196,869 36	
do	do	do	1892	26,129 39	
do	do	do	1893	2,190 62	
do	do	do	1894	1,675 36	
Total				618,655 25	

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernem. avant la confédérat.	......	13,881,460 65	....	....
do depuis do	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
do do do	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
do do do	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
do do do	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
do do do	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
do do do	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
do do do	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
do do do	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
do do do	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
do do do	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
do do do	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
do do do	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
do do do	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
do do do	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
do do do	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
do do do	1883	11,707,619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
do do do	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
do do do	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
do do do	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
do do do	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
do do do	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
do do do	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
do do do	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
do do do	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
do do do	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
do do do	1893	712,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
do do do	1894	585,749 01	3,226,208 13	3,179,019 57
Total	......	*122,373,887 06	59,874,134 47	51,866,599 86

* Montant du total payé sur la construction	$122,373,887 06
Moins montant reçu de la ville de Saint-Jean, N.-B., comme achat de l'embranchement de Carleton..	40,000 00
Coût total de la construction.........................	$122,333,887 06

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

ANNEXE

ÉTAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions votées. Par quelle loi.	Subventions votées. Montant.	Chemins de fer.	1883-84.	1884-85.	1885-86.
	$ c.		$	$	$
46 Vic., ch. 25	156,800 00	International, Québec	144,000	....	....
53 do 2					
45 do 14	384,000 00				
46 do 25	80,000 00				
48-49 do 59	96,000 00				
49 do 10	186,295 00				
50-1 do 24	28,800 00	Québec et Lac Saint-Jean, Québec	32,000	37,027	186,745
51 do 3	96,000 00				
52 do 3	64,000 00				
53 do 2	30,000 00				
54-5 do 8	5,250 00				
46 do 25	89,600 00				
49 do 10	70,000 00	Kingston, Napanee et de l'Ouest, autrefois Napanee, Tamworth et Québec, Ontario			
50-1 do 24	12,800 00				
52 do 3	32,000 00		32,000	57,600	....
55-6 do 5	64,000 00				
47 do 8	272,000 00	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec	....	49,090	41,000
46 do 25	115,200 00				
47 do 8	76,800 00	Caraquette, N.-B.	....	32,000	76,800
50-1 do 24	32,000 00				
47 do 8	32,000 00				
49 do 10	57,600 00				
52 do 3	22,400 00				
53 do 2	48,000 00	Grand-Nord, Québec	....	25,088	....
54-5 do 8	28,100 00				
56 do 2	25,600 00				
47 do 8	48,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario	....	48,000	....
45 do 14					
46 do 26	660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario	....	154,440	1,051,590
53 do 2	660,000 00				
47 do 8	128,000 00				
48-9 do 59	19,200 00				
49 do 10	32,000 00	Nord et de l'Ouest, N.-B.	....	....	128,000
48-9 do 59	140,800 00				
47 do 8	60,342 00				
51 do 3					
		Québec-Central, Québec	....	....	60,342
53 do 2	288,000 00				
48-9 do 59	72,000 00	Montréal et Sorel, Québec	....	....	64,972
53 do 2	40,000 00				
48-9 do 59	30,000 00				
50-1 do 24	64,000 00	Montréal et Jonction de Champlain, Québec	....	....	30,000
51 do 3	9,600 00				
46 do 25	38,400 00	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B.	....	....	38,400
51 do 3	44,252 82				
47 do 8	22,400 00	Saint-Louis et Richibuctou, N.-B.	....	....	22,400
48-9 do 59	96,000 00				
49 do 10	38,400 00	Canada-Atlantique, Ont.	....	....	48,480
50-1 do 24	180,000 00				
47 do 6	750,000 00	Esquimalt et Nanaïmo, C.-B.	....	....	422,520
47 do 8	96,000 00	Erié et Huron, Ont	....	....	....
46 do 25	320,000 00				
47 do 8	300,000 00	Baie-des-Chaleurs, Québec	....	....	....
52 do 3					
48-9 do 59	118,400 00	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.	....	....	....

N° 3.

des contrats ont été passés et des versements faits au 30 juin 1894.

Versements.								Total au 30 juin 1894.
1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	
$	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
....	8,960 00	....	3,840 00	....	....	....	....	156,800 00
202,219	232,013 00	19,911 00	38,440 00	70,350 00	26,222 73	76,471 77	81,600 00	1,002,999 50
....	....	....	95,744 00	7,600 00	....	1,856 00	13,932 80	208,732 80
60,580	24,158 00	....	....	....	....	....	....	174,828 00
61,200	40,050 00	13,950 00	....	....	....	....	....	224,000 00
....	....	....	20,000 00	9,500 00	24,100 00	....	....	78,688 00
....	....	....	....	....	....	....	....	48,000 00
78,370	....	....	35,000 00	600 00	....	....	....	1,320,000 00
18,200	159,400 00	6,300 00	100 00	....	....	....	....	312,000 00
....	....	....	....	....	....	....	....	60,342 00
4,950	....	....	6,719 50	17,116 07	....	....	....	93,757 57
....	16,400 00	36,700 00	5,400 00	....	....	15,100 00	....	103,600 00
....	....	....	....	....	44,252 82	....	....	82,652 82
....	....	....	....	....	....	....	....	22,400 00
44,384	....	9,491 20	149,812 00	30,188 00	....	....	....	282,355 20
327,480	....	....	....	....	....	....	....	750,000 00
96,000	....	....	....	....	....	....	....	96,000 00
250,000	50,300 00	75,200 00	148,675 00	....	....	....	95,825 00	620,000 00
97,440	16,000 00	....	....	....	....	....	....	113,440 00

ANNEXE n° 3—État indiquant les subventions votées aux chemins

Subventions votées. Par quelle loi.	Subventions votées. Montant.	Chemins de fer.	1883-84.	1884-85.	1885-86.
	$ c.		$	$	$
50-1 Vic., c. 24	217,600 00	St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec	......	......	......
49 do 10	11,200 00	L'Assomption, Québec	......	......	......
49 do 10	32,000 00	Grand-Oriental, Québec	......	......	......
50-51 do 24	96,000 00				
56 do 2	64,000 00				
47 do 8	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ont.	......	......	......
52 do 3					
49 do 10	96,000 00	Buctouche et Moncton, N.-B.	......	......	......
50-51 do 24	6,400 00				
47 do 8	51,200 00	Albert-Sud, N.-B	......	......	......
52 do 3					
48-9 do 59	65,200 00	Colonisation du lac Témiscamingue, Qué.	......	......	......
50-1 do 24					
49 do 10	38,400 00	Joggins, N.-E.	......	......	......
50-1 do 24	4,000 00				
45 do 14	240,000 00	Témiscouata, N.-B. et Québec	......	......	......
48-9 do 58	258,000 00				
51 do 3	100,000 00				
53 do 2	51,200 00				
48-9 do 59	44,800 00	Leamington et St-Clair, Ont.	......	......	......
50-1 do 24	6,400 00				
49 do 10	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce, Ont.	......	......	......
50-1 do 24	22,400 00	Cie de chaux du Canada, Québec	......	......	......
49 do 10	256,000 00	Pacifique d'Ontario-Ouest, et Ontario et Québec	......	......	......
53 do 2					
50-1 do 24	96,000 00	Comté de Drummond, Québec	......	......	......
52 do 3	14,400 00				
53 do 2	76,800 00				
57-8 do 4	96,000 00				
48-9 do 59	128,000 00	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, Ontario	......	......	......
53 do 2					
49 do 10	32,000 00	Montréal et Lac-Maskinongé, Québec	......	......	......
53 do 2	10,200 00				
50-1 do 24	54,400 00	Norfolk-Sud, Ontario	......	......	......
50-1 do 24	51,200 00	Jonction de Guelph, Ontario	......	......	......
48-9 do 59	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario	......	......	......
49 do 10					
49 do 10	108,800 00	Hereford, Québec	......	......	......
52 do 3	48,000 00				
50-1 do 24	118,400 00	Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, Ontario	......	......	......
55-6 do 5	224,000 00				
50-1 do 24	96,000 00	Jonction de Beauharnois, Québec	......	......	......
50-1 do 24	38,400 00	Saint-Catherine et Niagara-Central, Ontario	......	......	......
52 do 3	64,000 00				
52 do 3	30,000 00	Cie de pont de chemin de fer Frédéricton et Ste-Marie, N.-B.	......	......	......
50-1 do 24	9,600 00	Embranchement de Harvey, N.-B.	......	......	......
50-1 do 24	108,800 00	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E.	......	......	......
51 do 3	147,200 00				
50-1 do 24	44,800 00	Cie de ch. de f. et de houille de Cumberland, N.-E	......	......	......
52 do 3	19,200 00	Pontiac et Renfrew, Ont.	......	......	......
52 do 3	54,400 00	Mille-Iles, Ontario	......	......	......
52 do 3	96,000 00	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec	......	......	......
52 do 3	375,000 00	Cie du Tunnel frontière Saint-Clair, Ontario	......	......	......
50-1 do 24	57,600 00	Brantford, Waterloo et Lac-Erié, Ontario	......	......	......
51 do 3	287,200 00	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, Ont.	......	......	......
53 do 2					
50-1 do 24	192,000 00	Montréal et Ottawa, Ont.	......	......	......
53 do 2					
50-1 do 24	44,800 00	Vallée de la Cornwallis, N.-E.	......	......	......
52 do 3					
52 do 3	320,000 00	Ottawa et Vallée de la Gatineau, Québec	......	......	......

de fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—*Suite.*

Versements.								Total au 30 juin 1894.
1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	
$	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
64,430	28,383 00	....	....	32,003 00	92,784 00	....	....	217,600 00
11,200	....	....	....	....	....	....	....	11,200 00
19,200	....	....	....	16,300 00	4,845 00	....	....	40,345 00
15,000	....	....	....	....	....	17,000 00	32,000 00	64,000 00
40,480	20,573 57	....	4,366 00	1,600 43	....	....	34,580 00	101,600 00
1,000	18,428 57	1,387 06	....	10,684 37	18,960 00	....	....	50,460 00
14,000	3,000 00	9,000 00	26,360 00	....	....	....	....	52,760 00
....	26,138 78	....	9,761 22	1,600 00	....	....	....	37,500 00
....	249,684 00	163,216 00	74,300 00	82,770 00	54,830 00	21,150 00	....	645,950 00
....	32,000 00	19,200 00	....	....	....	....	....	51,200 00
....	14,656 00	....	....	....	....	....	....	14,656 00
....	11,840 00	3,520 00	....	....	....	....	....	15,360 00
....	60,000 00	800 00	189,200 00	6,000 00	....	....	....	256,000 00
....	15,057 00	13,815 00	12,428 00	136,000 00	5,105 00	13,435 00	....	195,840 00
....	....	45,000 00	....	47,400 00	12,800 00	....	....	105,200 00
....	....	19,700 00	20,080 00	1,500 00	....	....	....	41,280 00
....	....	54,400 00	....	....	....	....	....	54,400 00
....	....	46,000 00	....	....	....	....	....	46,000 00
....	....	21,888 00	....	....	....	....	....	21,888 00
....	....	63,900 00	91,300 00	....	....	....	....	155,200 00
....	....	106,500 00	11,900 00	....	....	....	220,331 00	338,731 00
....	....	54,650 00	4,250 00	....	....	....	....	58,900 00
....	....	26,640 00	....	11,760 00	....	....	....	38,400 00
....	....	30,000 00	....	....	....	....	....	30,000 00
....	....	5,553 57	....	....	....	....	....	5,553 57
....	....	....	219,100 00	3,300 00	8,300 00	....	....	230,700 00
....	....	....	29,400 00	10,450 00	....	....	....	39,850 00
....	....	....	9,800 00	3,800 00	....	....	....	13,600 00
....	....	....	10,400 00	....	....	....	14,000 00	24,400 00
....	....	....	65,600 00	....	....	....	....	65,600 00
....	....	....	173,000 00	143,400 00	58,600 00	....	....	375,000 00
....	....	....	36,620 00	16,190 00	....	....	....	52,810 00
....	....	....	....	87,000 00	70,075 00	114,125 00	....	271,200 00
....	....	....	....	49,960 00	....	....	23,640 00	73,600 00
....	....	....	....	42,670 00	2,130 00	....	....	44,800 00
....	....	....	....	87,582 00	38,790 00	104,380 00	53,376 00	284,128 00

ANNEXE N° 3.—État indiquant les subventions votées aux chemins

Subventions votées. Par quelle loi.	Montant.	Chemins de fer.	1883-84.	1884-85.	1885-86.
	$ c.		$	$	$
51 Vic., c. 3	83,612 54	Central, N.-B.	....	....	....
52 do 3	142,400 00				
53 do 2					
53 do 2	361,270 00	Montréal et Ouest, Québec.	....	....	....
52 do 3	128,000 00	Parry-Sound et de Colonisation, Ont.	....	....	....
52 do 3	163,200 00	Shuswap et Okanagan, C.-B.	....	....	....
54-5 do 8	89,600 00	Vallée de la Tobique, N.-B.	....	....	....
53 do 2	35,200 00				
55-6 do 5	9,600 00				
53 do 2	112,000 00	Colombie et Kootenay, C.-B.	....	....	....
53 do 2	35,200 00	Jonction de Waterloo, Qué.	....	....	....
53 do 2	99,200 00	Montagne d'Orford, Qué.	....	....	....
53 do 2	57,600 00	Saint-Laurent et Adirondack, Qué.	....	....	....
55-6 do 5	25,024 00				
51 do 3	24,439 84	Embranchement de Chatham, N.-B.	....	....	....
55-6 do 5	40,000 00	Cie de chemin de fer, de houille et de fer, New-Glasgow, N.-E.	....	....	....
56 do 2	102,400 00	Comtés-Unis, Qué.	....	....	....
55-6 do 5	21,600 00	Cie de chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, Qué.	....	....	....
55-6 do 5	430,400 00	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ont.	....	....	....
56 do 2	67,200 00	Montfort et de Colonisation, Qué.	....	....	....
55-6 do 5	48,000 00	Lotbinière et Mégantic, Qué.	....	....	....
57-8 do 4	48,000 00				
			208,000	403,245	2,171,249

Ce rapport ne comprend pas les chemins de fer suivants :— 1. Le Canada-Central.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1894.

de fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—*Fin.*

Versements.								Total au 30 juin 1894.
1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	
$	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
				75,639 00	83,612 54			159,251 54
				76,143 00	32,253 00	133,388 00	119,486 00	361,270 00
					30,400 00	28,820 00		59,220 00
					162,260 00		640 00	162,900 00
					73,000 00	41,674 46	19,341 54	134,016 00
					88,800 00			88,800 00
					32,800 00			32,800 00
					32,000 00		52,800 00	84,800 00
					40,256 00	24,448 00	297 60	65,001 60
					24,439 84			24,439 84
						32,945 84	5,454 16	38,400 00
							88,973 00	88,973 00
							18,688 00	18,688 00
							101,120 00	101,120 00
							32,000 00	32,000 00
							35,200 00	35,200 00
1,406,533	1,027,041 92	846,721 83	1,491,595 72	1,079,105 87	1,061,615 93	624,794 07	1,043,285 10	11,363,187 44

2. Chemin de fer du Pacifique canadien—Ligne-mère 3. Atlantique et Nord-Ouest.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ANNEXE N° 4

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 25 octobre 1894.

MONSIEUR—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport de l'exercice clos le 30 juin 1894, lequel couvre :

Premièrement.—Le rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat, auquel sont annexés le rapport de l'ingénieur en chef et du surintendant des mécaniciens de la division du chemin de fer Intercolonial et le rapport du surintendant et du surintendant des mécaniciens de la division du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, avec les états de comptes préparés par les comptables de ces voies.

Deuxièmement.—Les rapports des ingénieurs surintendants et des surintendants des canaux; aussi, le rapport de l'inspecteur des recettes des canaux.

Troisièmement.—Un état des subventions accordées dans le but d'aider à la construction des chemins de fer, préparé par le capitaine Costin.

Quatrièmement.—Etat des contrats passés dans le cours de l'exercice, préparé par M. Fissiault.

Cinquièmement.—Etat relatif aux chutes d'eau et autres propriétés du gouvernement louées par le ministère durant l'exercice, préparé par M. Fissiault.

Sixièmement,—Etat des propriétés achetées ou endommagées dans le cours de l'exercice, préparé par M. Fissiault.

Septièmement.—Conventions relatives aux subventions accordées pour aider à la construction de chemins de fer, faites dans le cours de l'exercice, préparées par M. Fissiault.

Huitièmement.—La statistique des canaux pour la durée de la navigation de 1893, compilée par M. Teakles.

Neuvièmement.—La statistique des chemins de fer, qui a été compilée avec soin par M. Thomas Ridout.

Ce rapport traitera des opérations des chemins de fer et des canaux de l'Etat jusqu'au 30 juin dernier, et des travaux exécutés jusqu'à date.

TABLEAU qui indique la longueur des chemins de fer de l'Etat au 30 juin 1894.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

	Milles.	Total des milles.
Jonction de la Chaudière à Halifax	678	
Moncton à Saint-Jean	89	
Truro à Sydney	217	
Jonction d'Oxford à Pictou	70	
Jonction de la Chaudière à Lévis	8	
Lévis à la jonction de Saint-Charles *via* Harlaka	14	
Jonction de Dalhousie à Dalhousie	7	
Jonction de Derby à Indiantown	14	
Jonction de Painsec à la Pointe-du-Chêne	11	
Jonction de Pugwash à Pugwash	5	
Jonction de Stellarton à Brown's-Point	12	
Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord	5	
New-Glasgow à Pictou-Landing	7	
Richmond à Dartmouth	5	
Total de milles en exploitation régulière		1,142

EMBRANCHEMENTS, SERVICE DES MARCHANDISES.

		Milles.	Total milles.
Rivière-du-Loup, embranchement du quai		4	
Rimouski	do	2	
Newcastle	do	2	
Dorchester	do	1	
Baie-Courtney	do	1	
Sackville	do	½	
Stewiacke	do	1	
Filature de coton, Halifax	do	1	
			12½
Longueur totale du chemin de fer Intercolonial			1,154½

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Jonction de Windsor à Windsor.......... 32

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Souris à Tignish	168	
Mount-Stewart à Georgetown	24	
Charlottetown à Royalty-Junction	5	
Emerald-Junction au Cap-Traverse	13	
Alberton au quai Cascumpec	1	
		211
Longueur total des chemins de fer de l'Etat		1,997½

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice peuvent se chiffrer comme suit :—

Nom du chemin de fer.	Milles en exploitation.	—	Sommes.	Profits.	Pertes.
			$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Intercolonial	1,142	Recettes	2,987,510 27		
		Frais d'exploitation	2,981,671 98		
				5,838 29	
Embranchement de Windsor	32	⅓ des recettes	32,975 47		
		Entretien	17,645 09		
				15,330 38	
Ch. de f. Ile du Prince-Edouard	211	Recettes	158,533 83		
		Frais d'exploitation	226,891 06		
				......	68,357 23
				21,168 67	68,357 23
		Profits déduits des pertes	......	......	21,168 67
Total, milles	1,385	Perte nette	......	......	47,188 56

Le chemin et le matériel roulant ont été entretenus avec efficacité et le trafic bien administré.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent comme suit :—

——	1892-93.	1893-94.
	$ c.	$ c.
Chemin de fer Intercolonial	3,065,499 09	2,987,510 27
Embranchement de Windsor	34,316 11	32,975 47
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	162,690 42	158,533 83
Total	3,262,505 62	3,179,019 57

Soit une légère diminution dans le trafic, les recettes brutes accusant un abaissement de $83,485.05.

Les dépenses brutes d'exploitation des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent comme suit ;—

——	1892-93.	1893-94.
	$ c.	$ c.
Chemin de fer Intercolonial	3,045,317 50	2,981,671 98
Embranchement de Windsor	16,889 95	17,645 09
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	226,422 17	226,891 06
Total	3,288,629 62	3,226,208 13

Soit une réduction dans les frais d'exploitation pour l'exercice, en regard de ceux de l'exercice précédent, de $62,420.49. Ces dépenses se répartissent comme suit :—

——	1892-93.	1893-94.	Différence.	
			Augmentation.	Diminution.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Traction	1,113,683 53	1,139,245 50	25,561 97	
Dépenses pour voitures	691,605 47	710,681 32	19,075 85	
Entretien de la voie et des travaux d'art	877,123 19	774,183 33	....	102,939 86
Dépenses des gares	400,207 50	395,972 08	....	4,235 42
Frais généraux	206,009 93	206,125 90	115 97	
	3,288,629 62	3,226,208 13	44,753 79	107,175 28 44,753 79
Diminution nette	....	....	....	62,421 49

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le trafic transatlantique en passagers et marchandises, *via* le port d'Halifax, a été beaucoup plus faible pendant l'hiver de 1893-94 que durant celui de 1892-93, ainsi qu'on peut le voir par les chiffres suivants :—

ETAT COMPARATIF des passagers transportés sur l'Atlantique au port d'Halifax, pendant les hivers 1892-93 et 1893-94.

Nom du steamer.	1892-93. Nombre de passagers.			Nom du steamer.	1893-94. Nombre de passagers.		
	1re classe.	2e classe.	Total.		1re classe.	2e classe.	Total.
Mongolian	41	1,369	1,410	Carthagenian	7	273	280
Labrador	65	1,057	1,122	Oregon	37	273	310
Sardinian	55	1,054	1,109	Markomonia	9	41	50
Vancouver	51	1,812	1,863	Numidian	52	436	488
Assyrian	4	118	122	Stubbenhuk	......	255	255
Numidian	66	1,936	2,002	Labrador	65	667	732
Carthagenian	14	273	287	Assyrian	7	33	40
Oregon	19	616	635	Gremin	......	225	225
Parisian	68	1,029	1,097	Mongolian	27	290	317
Sarnia	25	569	594	Lake Winnipeg	11	334	345
Prussian	1	201	202	Vancouver	34	342	376
Baunwall	......	378	378	Corean	1	42	43
Lake Superior	9	408	417	Laurentian	15	240	255
Lake Ontario	1	346	347	Lake Ontario	16	144	160
Hungarian	......	372	372	Lake Superior	6	132	138
Peruvian	1	424	425	Lake Nepigon	1	43	44
Slavonia	......	442	442	Pomeranian	4	55	59
State of Nebraska	......	247	247	Parisian	22	423	445
Buenos Ayres	2	579	581	Sarnia	13	420	433
Total	422	13,230	13,652	Total	327	4,668	4,995

Sur ces 13,652 passagers de 1892-93, 8,887 sont passés *via* Saint-Jean, par le chemin de fer du Pacifique, et 4,765 sont passés *via* la Chaudière par le Grand-Tronc.

Sur les 4,995 passagers de 1893-94, 3,303 sont passés *via* Saint-Jean par le chemin de fer du Pacifique, et 1,692 sont passés *via* la Chaudière par le Grand-Tronc.

ETAT COMPARATIF du trafic transatlantique des marchandises pendant les hivers de 1892-93 et 1893-94.

Noms des lignes de steamers.	Hiver de 1892-93.			Noms des lignes de steamers.	Hiver de 1893-94.		
	Mesurage, tonneaux.	Poids.	Total de tonneaux.		Mesurage, tonneaux.	Poids.	Total de tonneaux.
Ligne Allan, de Liverpool	1,478	1,038	2,516	Ligne Allan, de Liverpool	2,280	1,536	3,816
Ligne Dominion, de Liverpool	821	424	1,245	Canada et Terreneuve, de Liverpool	134	360	494
Ligne Beaver, de Liverpool	194	99	293	Ligne Furness, de Londres	1,183	817	2,000
Ligne d'Halifax, Liverpool et Londres, de Liverpool	150	370	520	Ligne Dominion, de Liverpool	673	133	806
Ligne Furness, de Londres	1,756	2,226	3,982	Ligne Donaldson, de Glasgow	10	213	223
Ligne Furness, de Hambourg	45	1,262	1,307	Ligne Hansa, de Anvers	1	....	1
Ligne Hanse, de Hambourg	24	28	52	Ligne Beaver, de Liverpool	101	121	222
Ligne Donald, de Glasgow	477	4,347	4,824				
Ligne Allan, de Glasgow	2,871	2.104	4,975				
Total	7,816	11,898	19,714	Total	4,382	3,180	7,562

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital, au 30 juin 1894 :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	Voitures à voyageurs. 1re classe.	Voitures à voyageurs. Wagons-lits, 2e classe.	Voitures à voyageurs. 2e classe.	Voitures à voyageurs. Wagons-poste, etc.	Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
	204	15	92	7	94	24	99	2,071	2,209	999	44	10	21	2
		5	....	....	....	39	....	103	....	418				
										768				
Total....................	204	20	92	7	94	63	99	2,174	2,209	2,185	44	10	21	2

Une voiture à voyageurs de seconde a été convertie en voiture dortoir de seconde, et soixante et sept wagons à houille ont été convertis en wagons-plateformes dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1894.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant reconstruit pendant l'exercice, aux frais du revenu, pour maintenir le matériel en bon état :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	Voitures à voyageurs. 1re classe.	Voitures à voyageurs. Wagons-lits, 2e classe.	Voitures à voyageurs. 2e classe.	Voitures à voyageurs. Wagons-poste, etc.	Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
	5	......	....	....	1	....	....	210	59	74	1	....	....	....

NOTE.—Une voiture de 2e a été reconstruite en dortoir de 2e ; des 74 wagons à houille reconstruits, 58 l'ont été en wagons-plateformes.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et de voyageurs transportés pendant chaque exercice, depuis le 1er juillet 1876, date de l'ouverture de ce chemin au trafic comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes.	Profits.	Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
1876-77	714	1,661,673 55	1,154,445 33	....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78	714	1,816,273 56	1,378,946 78	....	432,326 78	522,710	618,957
1878-79	714	2,010,183 22	1,294,009 69	....	716,083 53	510,861	640,101
1879-80	829	1,603,429 71	1,506,298 48	....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	....	725,777	631,245
1881-82	840	2,069,657 48	2,079,262 66	9,605 18	....	838,956	779,994
1882-83	840	2,360,373 27	2,370,910 10	10,547 83	....	970,961	878,600
1883-84	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	....	1,009,237	944,636
1884-85	941	2,519,751 56	2,441,203 66	....	78,547 90	989,936	957,228
1885-86	946	2,583,999 67	2,450,093 88	....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87	966	2,922,369 62	2,660,116 93	....	262,252 69	1,143,020	942,784
1887-88	971	3,366,781 74	2,983,336 05	....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89	971	3,244,647 73	2,967,801 00	....	276,846 73	1,218,877	1,136,272
1889-90	971	3,560,575 74	3,012,739 87	....	547,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	....	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	....	1,388,080	1,292,878
1893-94	1,142	2,981,671 98	2,987,510 27	5,838 29	....	1,342,710	1,301,062

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportée des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à la Jonction de la Chaudière et à Saint-Jean, pour l'ouest ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du trafic en 1878-79 :—

Exercice.	Pour l'ouest.		Aux stations locales.	Total.
	Via Chaudière.	*Via* Saint-Jean.		
1876-77	....	....	103,420	103,420
1877-78	....	....	97,043	97,043
1878-79	300	....	112,232	112,532
1879-80	1,097	....	135,369	136,466
1880-81	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-82	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-83	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-84	22,014	19,534	252,014	293,562
1884-85	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-86	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-87	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-88	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-89	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	164,453	25,126	366,967	556,546
1890-91	113,996	39,213	344,829	498,038
1891-92	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-93	136,868	3,775	402,653	543,296
1893-94	102,273	8,028	367,390	478,691

C'est donc pendant l'exercice 1886-87 que ce chemin a transporté à l'ouest la plus grande quantité de houille, soit 220,407 tonnes; depuis lors, le trafic direct de houille pour les endroits situés à l'ouest du chemin de fer Intercolonial a diminué.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté pour expédition à Halifax, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest:—

Exercice.	Boisseaux.		Total.	Exercice.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	*Via* St-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* St-Jean.	
				Report......	405,301	....	405,301
1876-77.........	....	....	....	1885-86........	389,122	....	389,122
1877-78.........	....	....	....	1886-87........	575,880	....	575,880
1878-79.........	....	....	....	1887-88........	69,021	....	69,021
1879-80.........	....	....	....	1888-89........	129,725	....	129,725
1880-81.........	....	....	....	1889-90........	502,012	....	502,012
1881-82.........	....	....	....	1890-91........	148,803	69,534	218,337
1882-83.........	31,011	....	31,011	1891-92........	745,997	519,500	1,265,497
1883-84.........	73,389	....	73,389	1892-93........	155,306	197,669	352,975
1884-85.........	300,901	....	300,901	1893-94........	Nil.	8,026	8,026
A reporter..	405,301	....	405,301	Total....	3,121,167	794,729	3,915,896

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportée, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest:—

Exercice.	Barils.	Exercice.	Barsis.
1876-77..........................	254,710	1885-86..........................	761,127
1877-78..........................	657,778	1886-87..........................	763,894
1878-79..........................	630,329	1887-88..........................	871,838
1879-80..........................	533,248	1888-89..........................	948,514
1880-81..........................	672,310	1889-90..........................	1,116,050
1881-82..........................	692,095	1890-91..........................	1,013,129
1882-83..........................	983,916	1891-92..........................	954,015
1883-84..........................	817,134	1892-93..........................	856,913
1884-85..........................	935,977	1893-94..........................	944,967

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne direct vers l'ouest:—

Exercice.	Boisseaux.	Exercice.	Boisseaux.
1876-77..........................	292,852	1885-86..........................	849,800
1877-78..........................	331,170	1886-87..........................	1,018,395
1878-79..........................	302,921	1887-88..........................	1,219,035
1879-80..........................	534,021	1888-89..........................	1,526,158
1880-81..........................	565,678	1889-90..........................	2,610,202
1881-82..........................	560,253	1890-91..........................	2,890,921
1882-83..........................	1,195,601	1891-92..........................	3,776,677
1883-84..........................	654,673	1892-93..........................	1,514,619
1884-85..........................	734,902	1893-94..........................	1,304,684

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transporté, pendant chaque exercice, par ce chemin depuis son ouverture au trafic comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77	58,096,474	1885-86	117,186,512
1877-78	56,626,547	1886-87	161,801,763
1878-79	55,626,696	1887-88	197,755,272
1879-80	55,462,654	1888-89	199,507,777
1880-81	72,841,388	1889-90	210,886,071
1881-82	78,356,418	1890-91	184,188,324
1882-83	104,633,417	1891-92	175,474,340
1883-84	131,120,948	1892-93	181,211,013
1884-85	138,493,675	1893-94	200,507,949

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transportés pendant chaque exercice, sur le chemin depuis son ouverture au trafic comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77	34,414	1885-86	74,498
1877-78	46,498	1886-87	82,896
1878-79	47,584	1887-88	98,302
1879-80	70,990	1888-89	85,960
1880-81	61,574	1889-90	86,771
1881-82	73,479	1890-91	95,529
1882-83	68,338	1891-92	87,889
1883-84	60,090	1892-93	93,369
1884-85	70,785	1893-94	79,203

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises venues d'Europe, *via* le port d'Halifax, transportées sur le chemin, pendant chaque exercice, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe :—

Exercice.	*Via* Chaudière pour l'ouest.	*Via* Saint-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77	....	....	....	....
1877-78	14,949	....	3,405	18,354
1878-79	21,628	....	2,643	24,271
1879-80	21,073	....	4,952	26,025
1880-81	15,454	....	3,334	18,788
1881-82	21,607	....	4,168	25,775
1882-83	24,875	....	7,911	32,786
1883-84	19,696	....	6,533	26,229
1884-85	22,787	....	8,405	31,192
1885-86	13,464	....	8,216	21,680
1886-87	16,923	....	9,811	26,734
1887-88	41,864	....	8,878	50,742
1888-89	17,340	....	11,481	28,821
1889-90	9,895	....	11,730	21,625
1890-91	9,923	....	10,764	20,687
1891-92	9,719	17	23,835	33,571
1892-93	7,295	100	12,319	19,714
1893-94	3,023	204	13,455	16,682

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de sucre brut et raffiné transporté pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe :—

Exercice.	Sucre brut.				Sucre raffiné.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77........	340	....	....	340		....	....	....
1877-78.........	186	....	....	186	....	....	....	....
1878-79.........	1,041	....	....	1,041	....	....	....	....
1879-80.........	12,220	....	....	12,220	....	....	....	....
1880-81.........	13,872	....	....	13,872	4,022	....	2,902	6,924
1881-82.........	14,256	....	1,290	15,546	7,146	....	3,607	10,753
1882-83........	9,465	....	508	9,973	11,126	....	5,497	16,623
1883-84.........	13,778	....	3,068	16,846	14,543	....	7,265	21,808
1884-85.........	10,381	....	3,661	14,042	18,024	....	8,445	26,469
1885-86.........	4,394	....	3,998	8,392	7,660	....	5,858	13,518
1886-87.........	20,450	....	8,500	28,950	15,044	....	8,395	23,439
1887-88.........	14,320	....	14,085	28,405	21,641	....	7,133	28,774
1888-89.........	24,358	....	7,160	31,518	12,955	....	11,120	24,075
1889-90.........	7,390	....	8,913	16,303	6,778	....	6,125	12,903
1890-91.........	5,088	4,670	8,215	17,973	10,130	468	5,996	16,594
1891-92.........	7,142	3,960	10,535	21,637	12,633	7,674	12,414	32,721
1892-93........	Nil.	Nil.	10,137	10,137	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94.........	Nil.	Nil.	6,775	6,775	17,729	6,967	8,885	33,581

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de poisson frais et salé transporté, pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe :—

Exercice.	Poisson frais.				Poisson salé.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77.........	530	921	527	1,978	551	1,848	802	3,201
1877-78.........	596	1,015	474	2,085	898	1,644	805	3,347
1878-79.........	471	1,336	817	2,624	988	1,038	1,048	2,974
1879-80.........	519	1,362	453	2,334	1,612	2,238	959	4,809
1880-81.........	498	1,879	920	3,297	2,418	937	1,051	4,406
1881-82.........	475	1,619	957	3,051	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-83.........	542	384	393	1,319	3,299	759	1,354	5,412
1883-84.........	838	1,682	412	2,932	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85.........	1,062	1,885	484	3,431	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86........	1,669	1,645	902	4,216	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87........	1,278	1,572	2,008	4,858	3,236	569	1,747	5,552
1887-88.........	1,533	1,477	1,031	4,041	2,617	476	1,099	4,193
1888-89.........	2,474	2,000	1,870	6,344	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90.........	2,235	1,787	2,111	6,223	2,449	847	3,288	6,584
1890-91........	2,029	2,788	1,848	6,665	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92........	1,367	1,746	547	3,660	1,946	928	1,889	4,763
1892-93.........	1,683	1,875	3,340	6,898	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94.........	1,959	2,192	2,224	6,375	2,921	1,814	2,962	7,697

L'on a enlevé les rails en acier de 56 livres sur un parcours de vingt-sept milles pour les remplacer, aux frais du revenu, par 2,943 tonnes de rails de 67 livres ; l'on a également renouvelé 262,927 traverses.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel, au 30 juin 1894 :—

Chemin, etc.	$46,896,742 45
Matériel roulant	7,787,623 57
Total	$54,680,904 89

Le service de passeurs établi à travers le détroit de Canso, entre les stations de Mulgrave et de la Pointe-Tupper, fonctionne bien et constitue une grande amélioration.

Le chemin et le matériel roulant ont été entretenus en très bon état.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a été exploité sous l'empire du nouvel arrangement fait avec la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis ; cet arrangement est pratiquement un renouvellement de l'affermage du 21 septembre 1871. La compagnie continue à recevoir les deux tiers des recettes brutes pour l'exploitation du trafic, et l'Etat un tiers pour l'entretien du chemin et des travaux d'art.

TABLEAU indiquant les recettes et leur division entre l'embranchement de Windsor et la ligne principale du chemin de fer Intercolonial de Windsor à Halifax, l'entretien, les frais et recettes nettes de l'embranchement de Windsor pendant chaque exercice depuis 1880.

Exercice.	Milles en exploitation.	$\frac{1}{3}$ des recettes brutes.	Prop. du $\frac{1}{3}$ des recettes brutes créditée à la ligne de la Jonct. W. jusqu'à Halifax.	Prop. du $\frac{1}{3}$ des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1880-81..	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	....
1881-82..	32	28,461 07	7,407 88	21,053 19	13,099 55	7,953 64	....
1882-83..	32	32,199 77	8,085 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	....
1883-84..	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	....
1884-85..	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	....
1885-86..	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	....
1886-87..	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	....	714 75
1887-88..	32	32,242 85	7,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	....
1888-89..	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	....
1889-90..	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	....
1890-91..	32	39,519 56	9,284 43	30,235 13	28,931 71	1,303 42	....
1891-92..	32	42,891 23	9,382 38	33,508 85	19,514 37	13,994 48	....
1892-93..	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	....
1893-94..	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	....

L'on a enlevé les anciens rails de fer sur un parcours de trois milles pour les remplacer par des rails d'acier de 56 livres à la verge.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel roulant au 30 juin 1894 :—

Chemin, etc.	$3,291,836 38
Matériel roulant	458,729 00
Total	$3,750,565 38

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :—

Locomotives.	Voitures à voyageurs. 1re classe.	2e classe.	Wagon à bagage et fumoirs.	Wagon officiel.	Wagons fermés.	Wagons-plate-formes.	Fourgons de conducteurs.	Fourgon de payeurs.	Chasse-neige.	Flangers.
21	17	16	3	1	175	125	3	1	8	7

Le matériel roulant construit pendant l'exercice se compose de :—4 wagons plates-formes, une voiture de seconde.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le tonnage du fret et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin au trafic :—

Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Pertes.	Tonnes de marchand's transportées	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.		
1875-76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 49	135,899 60	85,699 89	38,923	111,428
1878-79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,668	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	203,122 88	131,131 43	71,991 45	45,336	102,937
1881-82	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1882-83	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1883-84	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1884-85	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1885-86	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1886-87	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	53,589	103,067
1887-88	211	229,639 95	158,363 62	71,276 33	59,603	131,246
1888-89	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1889-90	211	266,485 85	160,971 78	105,514 07	51,604	133,099
1890-91	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1891-92	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1892-93	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891 06	158,533 83	68,357 23	53,577	123,727

On a remplacé les anciens rails en fer sur un parcours de neuf milles par des rails en acier de 50 livres à la verge, de sorte que la voie est maintenant dans l'état qui suit :—

	Milles.
Rails d'acier (50 livres à la verge)	101
Rails de fer (40 livres ")	110
Longueur totale du chemin	211

Mille tonnes de rails d'acier de 50 liv. ont été livrées pour le renouvellement de la voie en 1894-95, et on a récemment passé un contrat pour la fourniture de 1,000 tonnes qui devront être livrées en juin 1895, pour renouveler la voie en 1895-96.

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état d'exploitation.

COMPTE DU CAPITAL.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Les travaux d'amélioration sur la section du chemin de fer qui se trouve dans la Colombie-Britannique entre Savona's-Ferry (Kamloops) et Port-Moody, et qui a été construite par l'Etat, n'ont pas avancé très rapidement pendant l'exercice.

L'adjudication des arbitres en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était de $579,255.20.

Le relevé suivant fait voir le progrès des travaux de temps à autre :

De juillet 1891 à février 1892	$11,966	79
En février 1892	188	15
mars "	9,160	77
avril "	16,974	16
mai "	16,010	86
juin "	21,696	89
juillet "	21,907	15
août "	19,477	77
septembre 1892	21,182	75
octobre "	22,278	71
novembre "	12,349	29
décembre "	4,722	04
janvier 1893	5,183	40
février "	3,873	90
mars "	4,014	85
avril "	10,815	33
mai "	10,445	76
juin "	8,329	18
juillet "	6,259	49
août "	7,889	02
septembre "	11,954	28
octobre "	9,398	85
novembre "	1,920	40
décembre "	Nil	
janvier 1894	Nil	
février "		
mars "	2,111	01
avril "	6,108	73
mai "	8,455	57
juin "	615	20
juillet "	4,702	91
août "	8,919	75
	$491,297	46
Valeur des travaux restant à faire	87,957	86

M. Desbarats, l'ingénieur surintendant, me dit que les travaux sont exécutés convenablement et avec solidité, et que d'autres grandes améliorations, en dehors de celles que détermine la sentence arbitrale, sont faites par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique afin de construire un chemin durable. De bonne heure le printemps dernier, un débordement extraordinaire des rivières Thompson et Fraser a causé, aux fondations de la voie et aux travaux du chemin, des dommages considérables qui ont amené une suspension du trafic direct pendant un court espace de temps; mais dès que les eaux eurent commencé à se retirer, la compagnie s'est énergiquement mise aux réparations, et en très peu de temps les trains reprenaient leur circulation régulière ordinaire.

Par suite de la stagnation dans laquelle le commerce s'est trouvé sur tout le continent, les recettes du chemin ont été moindres que l'année dernière.

Relevé des opérations du chemin de fer Canadien du Pacifique pendant chacun des exercices clos le 30 juin, depuis que le chemin a été ouvert jusqu'à la côte du Pacifique en juin 1886.

—	1886-87. — Milles, 4,274.	1887-88. — Milles, 4,662.	1888-89. — Milles, 4,974.	1889-90. — Milles, 5,086.	1890-91. — Milles, 5,537.	1891-92. — Milles, 5,537.	1892-93. — Milles, 5,782.	1893-94. — Milles, 6,094.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes	10,650,254 08	12,711,010 01	13,016,611 81	15,572,985 62	18,672,174 04	20,789,104 17	20,795,304 66	19,357,098 05
Frais d'exploitation	7,299,045 16	9,034,360 27	8,997,312 05	9,424,166 45	11,538,133 53	12,441,126 28	12,665,587 12	12,447,808 03
Revenu net	$3,351,208 82	$3,676,649 74	$4,019,299 76	$6,148,819 17	$7,134,040 51	$8,347,977 89	$8,129,717 54	$6,909,290 02
Nombre de voyageurs transportés	1,949,215	2,135,735	2,457,306	2,685,730	2,971,774	3,150,684	3,335,598	3,153,340
Tonnes de marchandises transportées	2,118,319	2,321,957	2,636,121	3,006,684	3,675,113	4,058,575	4,266,348	4,014,915

Bien que l'exploitation du chemin accuse une diminution de recettes et un moindre volume d'affaires que pendant l'exercice précédent, la baisse du trafic est encore moins appréciable que sur les lignes transcontinentales américaines qui sont les grandes rivales du Pacifique Canadien.

Dans le cours de la dernière saison la compagnie a continué à remplacer, sur toute sa ligne, les constructions en bois par des ponceaux et des remblais en terre solide et par des constructions en acier, de sorte que d'année en année le chemin et les ouvrages deviennent plus permanents.

COMPTE DU CAPITAL—CANAUX.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Construction.

Les travaux de construction de ce canal sont pratiquement terminés, sauf les biefs de la rivière qui n'ont été dragués que pour une profondeur de 18 pieds d'eau à extrême eau basse, tandis que l'écluse et le prisme du canal sont construits pour une navigation de 20 pieds.

Le 27 septembre 1894 l'eau fut introduite dans le bief d'aval du canal et les portes auxiliaires furent mises en place; le 15 octobre suivant l'eau fut introduite dans le bief d'amont et le remorqueur à vapeur *Rooth* franchit les écluses à la main: c'était le premier bateau qui passait dans le canal, les machines destinées à faire fonctionner les vannes et les portes d'écluses n'étant pas encore en état d'opération.

Ce canal a été visité, au cours de sa construction, par d'éminents ingénieurs étrangers et canadiens qui tous, m'a-t-on dit, en ont parlé dans les termes les plus élogieux, spécialement des travaux de construction de l'écluse, et je crois que c'est l'un des plus superbes ouvrages du genre qu'il y ait sur le continent; il fait honneur aux entrepreneurs et au gouvernement.

Voici les noms des entrepreneurs des différents travaux:

MM. Hugh Ryan et Cie., pour l'entrée est, l'écluse, le prisme et la maison des machines.

MM. Allan et Fleming, pour l'entrée ouest.

La Compagnie de pont d'Hamilton, pour le pont tournant sur le canal.

MM. Beatty et Fils, pour les pompes destinées à vider les écluses.

MM. Kennedy et Frères, pour les roues hydrauliques, arbres, etc.

La Compagnie Canadienne de Machines, pour les machines destinées à faire fonctionner les portes d'écluses et les vannes.

MM. Miller, Frères, pour les maisons des moteurs.

MM. Miller, Frères ont aussi construit les portes d'écluses pour les entrepreneurs, et c'est un ouvrage splendidement fait.

L'estimation du coût de l'ouvrage terminé (y compris les étendues de rivière) pour une navigation de 20 pieds est de	$4,000,000
Déboursés faits jusqu'au 1er octobi e 1894	2,823,498
Solde	$1,177,502

De ce solde, $600,000 environ seront destinées à l'approfondissement des biefs de la rivière pour une navigation de 20 pieds.

Joint au présent est le rapport de M. William G. Thompson, l'ingénieur surintendant, qui donne des renseignements complets sur les travaux exécutés jusqu'au 30 juin 1894.

CANAL DE SOULANGES.

Construction.

Les travaux, sur ce canal, n'ont pas subi d'interruption, mais ils n'ont pas été poussés avec beaucoup de vigueur. Les seuls ouvrages en maçonnerie exécutés jusqu'ici ont été les piles et culées du pont tournant et le pont mobile sur lesquels le chemin de fer Canada-Atlantique traversera le canal, et un mur de soutènement sur la section n° 13.

Un creusage très considérable a été pratiqué pour la formation du prisme du canal sur toute la ligne, sauf sur la section n° 12, où il n'a pas été exécuté de travaux l'année dernière. Sur les sections n[os] 8, 10 et 11, les grandes conduites cylindriques en fer de 10 pieds ont été bien avancées, plusieurs des cylindres ayant été mis en place et le béton posé. Des cinq écluses pas une pierre ni une verge de béton n'ont été posées; mais l'entrepreneur des sections n[os] 1 et 2, sur lesquelles se trouvent quatre des écluses, a tiré des carrières 20,000 verges cubes de pierre; 5,500 verges cubes de pierre sont taillées, et le reste est destiné aux massifs de maçonnerie. Sur la section n° 4 aucun préparatif n'a été fait pour construire l'écluse. Le coffrage, aux entrées d'amont et d'aval du canal, a progressé un peu.

Le relevé suivant donnera une idée assez claire du progrès des travaux.

Sections 1 et 2.—Archibald Stewart, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$818,400
Somme payée jusqu'au 1er octobre 1894	197,280
Balance	$621,120

Section 3.—MM. O'Leary, Frères, entrepreneurs.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$191,500
Somme payée jusqu'au 1er octobre 1894	81,270
Balance	$110,230

Sections 4, 5, 6 et 7.—George Goodwin, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$848,000
Somme payée jusqu'au 1er octobre 1894	234,450
Balance	$613,550

Section 8.—Charles Raynor, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$240,000
Somme payée jusqu'au 1er octobre 1894	97,480
Balance	$142,520

Section 9.—Randolph McDonald, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$130,000
Somme payée jusqu'au 1er octobre 1894	47,880
Balance	82,120

Section 10.—MM. Rogers et Taylor, entrepreneurs.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$210,500
Somme payée jusqu'au 1er octobre 1894	108,666
Balance	$101,834

Section n° 11.—MM. Poupore et Fraser, entrepreneurs. Cette section avait d'abord été donnée à l'entreprise à George Goodwin, qui a eu la permission de la

transférer à Thomas Feenly, lequel, après s'être débattu pendant quelque temps et ne faisant pas de progrès satisfaisants, fut autorisé à la transférer aux entrepreneurs actuels, qui réussissent mieux.

Valeur approximative des travaux de l'entreprise..........	$255,000
Montant payé, 1er octobre 1894...........................	112,200
Différence..	$142,800

Section n° 12.—George Goodwin, entrepreneur. Cette entreprise avait d'abord été adjugée à MM. O'Brien et Fils, qui ne purent l'exécuter, et elle fut ensuite donnée à l'entrepreneur actuel.

Valeur approximative des travaux de l'entreprise..........	$202,935
Montant payé, 1er octobre 1894...........................	36,941
Différence..	$165,994

Section n° 13.—Randolph McDonald, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux de l'entreprise..........	$480,000
Montant payé, 1er octobre 1894...........................	146,370
Différence..	$333,630

En outre, la *Dominion Bridge Company* a l'entreprise de l'érection d'une superstructure en acier pour le pont du chemin de fer Canada-Atlantique sur le canal; l'ouvrage est presque terminé, mais il n'a encore été rien payé.

Sommaire.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$3,376,335
Montant payé, 1er octobre 1894...........................	1,062 537
Différence..	$2,313,798

Sur la base des entreprises ci-dessus, le coût du canal, y compris le terrain et les indemnités, est estimé à...	$4,750,000
Montant total des paiements, 1er octobre 1394.............	1,239,253
Différence..	$3,510,747

D'après les progrès qu'ont fait les travaux dans le cours de la dernière saison, il faudra encore trois ou quatre ans pour terminer le canal et le mettre en état.

CANAL LACHINE.

CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

Les travaux compris sous ce chef sont:—

1. Le drain de Lachine.
2. Le dragage entre l'entrée d'aval du canal Lachine et le bassin Saint-Gabriel.
3. Les ponts Wellington.

Le drain de Lachine, qui comprend un fossé ouvert et un égout en briques, entrepris par MM. Heney et Borthwick, est aujourd'hui terminé, et l'évaluation finale des travaux est en voie de préparation. Au 30 septembre 1894, $114,546 avaient été payées sur cette entreprise, et il ne restait plus que quelques milliers de piastres à payer à l'achèvement des travaux.

La ville de Lachine a payé le terrain nécessaire à l'égout en briques dans les limites de cette municipalité, et cette partie de l'égout sera dorénavant la propriété de la ville, qui aura à l'entretenir.

Coût estimatif du drain de Lachine	$159,000
Montant payé, 1er octobre 1894	156,635
Différence	$ 2,365

Le dragage se fait à partir de l'entrée d'aval du canal Lachine jusqu'au bassin Saint-Gabriel par le dragueur de l'administration. Le dessein est de donner une profondeur d'eau de vingt-deux pieds, mais la tranchée qu'on fait aujourd'hui ne donne que vingt pieds d'eau. Il faudra faire subir des modifications à la machine pour qu'elle puisse enlever les deux autres pieds. Les travaux ont avancé d'une façon satisfaisante dans le cours de la saison, et une grande quantité de déblais a été enlevée, la plus grande partie étant versée dans le port de Montréal, à l'endroit où se construit la jetée qui fait partie des travaux d'amélioration du port.

Coût estimatif du dragage	$150,000
Coût des travaux conduits par l'administration, 1er octobre 1894	23,486
Différence	$126,514

On se propose de reprendre ces travaux à l'ouverture de la navigation l'année prochaine. Le dragueur a fait un bon service cette année.

Le montant payé dans le cours de l'année jusqu'au 1er octobre 1894, pour le compte des ponts Wellington, est de $22,052.43.

Un contrat d'entreprise a été passé avec MM. McNamee et Mann pour l'approfondissement du prisme du canal Lachine jusqu'à une profondeur de seize pieds entre Saint-Gabriel et Lachine, mais les travaux ne sont pas encore commencés.

Pour plus amples renseignements sur les travaux exécutés jusqu'au 30 juin 1894, je dois vous renvoyer aux rapports de l'ingénieur surintendant et de ses aides.

LAC SAINT-LOUIS.

APPROFONDISSEMENT ET REDRESSEMENT DU CHENAL.

Un contrat d'entreprise a été passé avec la *Weddell Dredging Company*, de Trenton, pour l'exécution d'un chenal droit de 300 pieds de largeur et une profondeur de 16 pieds sur une distance d'environ quatre milles. Les entrepreneurs s'organisent pour pousser les travaux avec vigueur au printemps prochain. Il ne peut être rien fait en plein lac cette année.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

CONSTRUCTION.

Dans le cours de la saison on a fait le tracé de la division de Peterborough et Lakefield, distance d'environ 9 milles, ainsi que celui de la division du lac Balsam, distance d'environ 17½ milles. On a préparé des plans et devis et demandé des soumissions pour une section de 3½ milles de la division en premier lieu mentionnée, et pour une section de 5½ milles de la seconde division. On se propose d'offrir dans le cours de quelques semaines le reste des travaux à des soumissionnaires. Mr R. Rogers est l'ingénieur surintendant et ses principaux aides sont MM. Fellowes et Greenwood.

CANAL MURRAY.

ÉQUIPEMENT.

Les crédits budgétaires ont prévu l'équipement de ce canal, c'est-à-dire l'érection de maisons pour les éclusiers, de magasins, etc., mais au 30 septembre 1894 rien n'avait été commencé encore.

CANAL DE CORNWALL.

CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

Les travaux d'agrandissement touchent à la fin, à l'exception des ouvrages entrepris en 1893 par MM. Davis et Fils, et généralement connus sous le nom de barrages de l'île de Sheik. Ces grands barrages et les travaux qui s'y rattachent sont poussés avec vigueur, et l'ouvrage qu'on y fait est excellent. Quand ils seront terminés et que cette ligne de navigation sera ouverte au trafic, l'avantage qui en résultera sur l'ancienne route sera tel que les navigateurs qui ont occasion de fréquenter le canal ne manqueront pas de l'apprécier.

Coût estimatif de l'agrandissement de ce canal	$4,000,000
Montant payé, 1er octobre 1894	3,210,679
Différence	$ 789,321

Les entrepreneurs avaient reçu les montants suivants au 1er octobre 1894 :

Section 2, Wm Davis et Fils	$ 646,336
" 3 "	399,089
" 4 "	443,323
" 5, E. Gilbert et Fils	91,098
Barrage de l'île Sheik, Wm Davis et Fils	147,200
Section 6, E. Gilbert et Fils	47,721
" 7 "	96,832
" 8 "	162,423
" 10, Jocks, DeLorimier et Cie	410,380
Total	$2,444,402

CANAL DE LA POINTE DE FARRAN.

CONSTRUCTION.

Les travaux de l'agrandissement de ce canal n'ont pas encore été donnés à l'entreprise, mais les tracés sont terminés et les plans préparés.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

AGRANDISSEMENT.

Les travaux de la section 1 de ce canal n'ont pas avancé aussi rapidement qu'on s'y attendait, par suite de difficultés imprévues qui se sont présentées dans l'assèchement des fondations de la tranchée de l'écluse à Morrisburg ; quoi qu'il en soit on croit que la difficulté a été surmontée, et que de bonne heure à la saison prochaine on commencera la maçonnerie. Les travaux de l'élargissement et de l'approfondissement ont été poussés d'une façon satisfaisante sur les trois sections entreprises.

Coût estimatif de l'agrandissement	$1,600,000
Montant payé, 1er octobre 1894	1,049,122
Différence	$ 550,878

Suit la liste des entrepreneurs avec indication des montants qui leur avaient été payés au 1er octobre 1894 :—

Section 1—Poupore et Fraser	$373,910
" 2—Weddell Dredging Co	173,020
" 3—Poupore, Fraser et Cie	142,080
" 4—William Broder	271,141
Total	$960,151

CANAL DES GALOPS.

AGRANDISSEMENT.

Les seuls travaux en voie sont à l'entrée d'amont, où MM. Murray et Cleveland sont depuis quelques années à construire une écluse de chute et une écluse de prise d'eau, ainsi qu'à élargir et approfondir le canal. Ils s'attendent de terminer leurs travaux la saison prochaine. Les écluses sont finies et l'eau y a été introduite en octobre 1894.

La seule partie du projet d'agrandissement qui ait été donnée à l'entreprise est la section de 1½ mille à l'entrée d'amont.

Coût approximatif de cette section de l'agrandissement.	$1,300,000
Montant payé, 1er octobre 1894........................	1,163,118
Différeuce................................	$ 136,882

Suivent les noms des entrepreneurs et les montants qui leur avaient été payés au 1er octobre 1894 :—

William Allan..	$ 193,652
Murray et Cleveland....................................	910,360
Total...	$ 1,104.112

TRAVAUX AU RAPIDE DES GALOPS.

Ces travaux n'ont pas été touchés depuis le rapport de l'an dernier, mais dans la cause de MM. Gilbert et Fils *vs* la Couronne, qui se rattache à ces travaux, la cour de l'échiquier a rendu jugement en faveur des demandeurs pour $171,308.09, qui, au 1er octobre 1874, n'avaient pas encore été payés.

Noms des entrepreneurs et montants payés, 1er octobre 1894 :—

Wm Davis et Fils..	$ 22,000
E. Gilbert et Fils......................................	434,500
Total..	$ 456,500

Il reste dans le chenal de 2,000 à 3,000 verges cubes de roc à enlever pour lui donner une profondeur de 17 pieds d'eau et admettre des navires tirant 14 pieds.

CHENAUX DU NORD ET DU SUD.

Il n'a encore été rien fait pour redresser et approfondir ces chenaux.

L'ingénieur surintendant, M. Rubidge, a fait un rapport très complet sur les travaux des canaux du Saint-Laurent. Ce rapport est intéressants et donne une idée claire de ce qui est en voie d'exécution et de ce qu'il est question de faire plus tard.

CANAL SAINT-PIERRE.

On a terminé le quai.

Le coût total de cet ouvrage, qui a été achevé le 30 juin 1894, s'élève à $16,608.

CANAUX.

SERVICE ET ENTRETIEN.

Les canaux ont été tenus en activité durant toute la saison sans que la circulation ait souffert de retards sérieux, et les réparations nécessaires ont été faites pour les maintenir en bon état de fonctionnement.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Tableau indiquant les dates de fermeture et de rouverture des canaux.

Canaux.	Fermés.	Rouverts.
Lachine	30 novembre 1893	23 avril 1894.
Beauharnois	1er décembre 1893	23 do 1894.
Cornwall	10 do 1893	23 do 1894.
Williamsburg	13 do 1893	23 do 1894.
Welland	11 do 1893	19 do 1894.
Chambly	30 novembre 1893	2 mai 1894.
Saint-Ours	26 do 1893	2 avril 1894.
Sainte-Anne	27 do 1893	21 do 1894.
Carillon et Grenville	30 do 1893	23 do 1894.
Rideau — A Kingston	23 do 1893	30 do 1894.
Rideau — A Ottawa	30 do 1893	1er mai 1894.
Vallée de la Trent — Sur le bief central	19 do 1893	16 avril 1894.
Vallée de la Trent — " " inférieur	27 do 1893	5 do 1894.
Murray	3 décembre 1893	1er do 1894.
Saint-Pierre	6 janvier 1894	28 do 1894.

Note.

La question de l'organisation du service des canaux de Welland et de Lachine est enfin réglée. A l'ouverture de la navigation, le printemps dernier, le personnel du canal Welland a été de beaucoup réduit et mis sur un bon pied. D'un autre côté on a donné ordre de réduire le nombre des employés du canal Lachine à l'ouverture de la navigation le printemps prochain.

Tableau indiquant les dimensions des écluses.

Nom du canal.	Écluses actuelles.				En construction.			
	Nomb. d'écluses.	Longueur.	Largeur.	Profondeur de l'eau sur les buscs.	Nomb. d'écluses.	Longueur.	Largeur.	Profondeur de l'eau sur les buscs.
		pds.	pds pcs.	pds pcs.		pds.	pds.	pds.
Lachine	5	270	45	14				
Beauharnois	9	200	45	9				
Chambly	9	118 à 125	22 6 à 24	7				
Saint-Ours	1	200	45	7				
Sainte-Anne (nouveau)	1	200	45	9				
Carillon et Grenville	7	200	45	9				
Culbute	2	200	45	5				
Vallée de la Trent	13	134	33	5				
Rideau	49	134	33	5				
do embranchement de Perth	2	134	32	5 6				
Murray	Pas d'écluses.			11				
Cornwall	3	200	55	9	6	270	45	14
	3	270	45	14				
Williamsburg	6	200	45	9	6	270	45	14
Welland (nouveau)	26	270	45	14				
do (ancien)	24	150	45	10 3				
	2	200	45	10 3				
	1	230	45	10 3				
Rigole d'alimentation de Welland	1	150	26 6	9				
	1	200	45	9				
Welland, branche de Port Robinson	2	150	26 6	9 10				
do branche de Port Maitland	1	185	45	11				
Sault-Sainte-Marie					1	900	60	20
Soulanges					4	270	45	14
Saint-Pierre	1	200	48	18				

CANAL DE LACHINE.

SERVICE.

La navigation n'a subi aucune interruption sur ce canal dans le cours de l'année. La circulation a été considérable et s'est faite d'une façon satisfaisante.

ENTRETIEN.

Les rapports ci-joints de l'ingénieur surintendant et du surintendant font voir quelles réparations ont été faites pendant l'année.

Le coût des réparations pour l'exercice 1893-94 a été comme suit :—

Réparations ordinaires, sous le chef "personnel et réparations"		$40,939 70
Réparations spéciales sous le chef "revenu" :—		
Construction de portes	$5,734 64	
Réparations d'une brèche à l'écluse Saint-Gabriel	1,702 94	
Reconstruction de la jetée de la Côte Saint-Paul	8,419 16	
		15,856 74
Total		$56,796 44

CANAL DE BEAUHARNOIS.

SERVICE.

Deux accidents se sont produits sur ce canal dans le cours de l'année.

1. Dans la nuit du 9 novembre 1893, une pièce de gros bois s'étant logée entre les deux vantaux de la porte à l'écluse n° 9, la porte d'aval a cédé et le service du canal a été interrompu pendant trente-quatre heures ;

2. Le 13 mai 1894, le steamer *Ocean* se heurta à la porte d'aval de l'écluse numéro 12, et la brisa ; ce qui entraîna l'interruption de la circulation pendant vingt-huit heures. Autrement la navigation du canal a été satisfaisante.

ENTRETIEN.

Le canal a été bien entretenu. Pour les détails consulter les rapports ci-joints de l'ingénieur-surintendant et du surintendant.

Les réparations du canal pendant l'exercice 1893-94 se sont élevées aux chiffres suivants :—

Réparations ordinaires sous le chef "personnel et réparations"		$13,903 46
Réparations spéciales sous le chef "revenu" :—		
Epreuve de l'appareil électrique	$1,170 00	
Construction d'un drain à Valleyfield	5,377 72	
		6,547 72
Total		$20,451 18

La construction du drain à Valleyfield se fait à l'entreprise. L'entrepreneur n'avait pas fini les travaux à la fin de l'année.

CANAL DE CHAMBLY.

SERVICE.

Le canal a fonctionné pendant toute la saison sans accident ni interruption.

ENTRETIEN.

On trouvera dans les rapports ci-joints de l'ingénieur-surintendant et du surintendant des détails complets sur les réparations faites à ce canal.

Le coût des réparations faites dans le cours de l'exercice 1893-94 s'élève aux chiffres suivants :—

Réparations ordinaires sous le chef " personnel et réparations "		$11,920 74
Réparations spéciales sous le chef " revenu " :—		
Réfection des assiettes des ponts nos 4 et 6	$2,999 47	
Ensablement du chemin de halage	4,197 07	
Clôture le long du canal à Saint-Jean	804 14	
		8,000 68
Total		$19,921 42

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

SERVICE.

Le canal n'a subi aucun dommage et la navigation aucun retard dans le cours de l'année.

ENTRETIEN.

L'écluse et les travaux accessoires ont été maintenus en bon état. Le coût des travaux pendant l'exercice s'est élevé aux chiffres suivants :—

Réparations ordinaires sous le chef " personnel et réparations "		$2,799 63
Réparations spéciales, sous le chef " revenu " :—		
Réparation de la jetée du sud	$2,499 36	
Construction d'un abri pour les hausses mobiles	998 20	
		3,497 56
Total		$6,297 19

CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE.

SERVICE.

La navigation a été très active sur ce canal pendant l'année, et n'a été nullement interrompue.

ENTRETIEN.

Les travaux ont été maintenus en bon état. Deux fois dans le cours de l'été le quai de Grenville a souffert d'un commencement d'incendie. Ni dans l'un ni dans l'autre cas en a-t-on connu l'origine, mais on l'attribue à des étincelles échappées de steamers qui passaient.

Le coût des réparations a atteint les chiffres suivants :—

Réparations ordinaires sous le chef " personnel et réparations "		$11,620 09
Réparations spéciales sous le chef " revenu " :—		
Musoirs à Grenville	$3,354 40	
Réparation de la jetée en amont de l'écluse nº 2, à Carillon	898 76	
Réparation du mur en pierre sèche à l'écluse nº 6	276 50	
Construction de deux batardeaux coffrés aux écluses nos 5 et 6, à Grenville	582 39	
		5,112 05
Total		$16,732 14

CANAL DE LA CULBUTE.

SERVICE.

La seule utilisation de ce canal consiste dans le passage d'un remorqueur de quatre à huit fois par année.

ENTRETIEN.

Suit le coût des réparations pour l'année:—

Réparations ordinaires, sous le chef "personnel et réparations"		$494 43

Comme ce canal n'est qu'une source de dépenses sans avantages pour le public, le personnel qui en fait le service sera renvoyé à la clôture de la présente saison, et les barrages enlevés.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

SERVICE.

Le mouvement de la navigation sur ce canal est peu considérable, et il en sera nécessairement ainsi jusqu'à ce qu'il soit poussé jusqu'à la baie Georgienne. La navigation n'a pas été interrompue pendant l'année.

ENTRETIEN.

Pour les détails des réparations je dois vous renvoyer au rapport de l'ingénieur surintendant.

Le coût des réparations s'est élevé aux chiffres suivants:—

Réparations ordinaires, sous le chef "personnel et réparations"		$4,988 59
Réparations spéciales, sous le chef "revenu":—		
Barrages et jetées à Bobcaygeon	$ 427 51	
Ouverture du chenal à l'embouchure de la rivière Scugog	3,976 42	
Pour la construction d'un pont tournant aux chutes Fénelon	13,000 00	
Construction d'un dragueur (solde)	3,000 00	
		20,403 93
Total		$25,392 52

Le pont tournant du chemin de fer Grand-Tronc aux chutes Fénelon a été complété et la subvention de $13,000 votée par le parlement pour cet ouvrage a été payée à la Compagnie du Grand-Tronc.

CANAL RIDEAU.

La navigation n'a pas été interrompue sur ce canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894. Depuis la mort du regretté ingénieur-surintendant Wise, le canal a été sous la charge de M. Phillips, faisant fonction d'ingénieur-surintendant. Ce dernier a fait preuve de dévouement à ses fonctions, et a contrôlé les travaux d'une façon très satisfaisante dans le cours de l'exercice.

Le coût des réparations s'est élevé aux chiffres suivants:—

Réparations ordinaires, sous le chef "personnel et réparations"		$16,939 47
Réparations spéciales, sous le chef "revenu": —		
Ouvrage en palplanches du côté ouest de la tranchée profonde, à Ottawa	$12,603 70	
Solde dû sur la construction du barrage à Hogs-Back	1,430 41	
Bâtiments à Kingston-Mills et Lower-Brewers	451 00	
		14,485 11
Total		$31,424 58

CANAL MURRAY.

Le service du canal s'est fait l'année dernière sans accident et sans interruption de la navigation. 701 navires ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894, soit 129 de moins que l'année précédente.

Coût des réparations :—

Réparations ordinaires, sous le chef "personnel et réparations."	$5,295 57
Réparations spéciales, sous le chef "revenu".....................	Rien.

Les ouvrages ont été bien entretenus.

CANAL DE CORNWALL.

La navigation n'a subi que deux courtes interruptions dans le cours de l'exercice.

La première a eu lieu le 13 novembre 1893. Le steamer *Cuba* ayant brisé la porte sud de l'écluse numéro 17, il s'en suivit une interruption de vingt et une heures. La seconde eut lieu le 8 mai 1894. Les boulons d'arrêt des portes de l'écluse numéro 15 ayant cédé, la navigation fut arrêtée pendant onze heures.

Le coût des réparations de l'année a atteint le chiffre suivant.—

Réparations ordinaires, sous le chef "personnel et réparations."	$7,733 57
Réparations spéciales, sous le chef "revenu".....	Rien.

Le mouvement de la navigation par la voie de ce canal, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, a été considérable.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Aucun accident n'est arrivé sur ces canaux pendant l'année, et la navigation n'a pas subi d'interruption.

Le coût des réparations de l'année a atteint le chiffre suivant :—

Réparations ordinaires, sous le chef "personnel et réparations."	$7,029 95
Réparations spéciales, sous le chef "revenu".....................	Rien.

CANAL DE WELLAND.

La navigation a été interrompue en quatre circonstances différentes, pendant le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1894 :—

1. Le 5 octobre 1893, le steamer *Toledo* défonça une porte de l'écluse numéro 25. Il s'en suivit une interruption de la navigation pendant vingt-quatre heures ;

2. Une fuite s'étant déclaré à l'endroit où le ruisseau de Douze-Milles passe sous le canal, il fallut vider l'écluse 24, le 1er novembre 1893, et la navigation resta suspendue jusqu'au 7 novembre, c'est-à-dire six jours ;

3. Une nouvelle fuite se déclara au même endroit le 11 novembre, et la navigation fut interrompue jusqu'au 13 novembre, soit deux jours et demi ;

4. Le 13 mai 1894, le steamer *City of Windsor* avaria la porte, etc., de l'écluse numéro 1, vieux canal, et la navigation fut arrêtée jusqu'au 9 juin.

Le service de ce canal s'est fait d'une façon satisfaisante depuis la réorganisation du personnel à l'ouverture de la navigation, ce printemps, et tout paraît bien aller.

Les ouvrages ont été maintenus en bon état de réparation.

Le coût des réparations de l'année a atteint les chiffres suivants :—

Dépenses ordinaires, sous le chef "personnel et réparations"..		$53,053 71
Réparations spéciales, sons le chef "revenu" :—		
Visite de la superstructure des jetées à Port-Dalhousie, et enlèvement de battures; aussi, construction de piles pour le pont de Thorold.......	$1,910 66	
Curage et approfondissement du fossé latéral du côté nord de la rigole d'alimentation.	611 48	
Réparation d'environ 500 pieds de talus endommagé par un éboulement	7,183 30	
Pont sur vieille écluse numéro 2 et chemin.	3,452 76	
		13,158 20
Total		$66,211 91

CANAL DE SAINT-PIERRE.

La navigation de ce canal n'a pas été interrompue cette année.
Le coût des réparations a atteint les chiffres suivants:—

Réparations ordinaires, sous le chef " personnel et réparations "	$1,986 70
Réparations spéciales, sous le chef " revenu " :—	
Reconstruction entière du bajoyer ouest	3,852 21
Total	$5,838 91

Le service du matériel des canaux est aujourd'hui beaucoup mieux conduit que par le passé. Sur la plupart des canaux, les fournitures et le matériel sont achetés par soumissions, et ne sont servis que sur demande des autorités. Et l'on tient écriture des arrivées et des sorties de matériel.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Je soumets ci-joint un état indiquant le montant des subventions pécuniaires accordées pour aider à la construction et à l'équipement de chemins de fer, avec le montant total payé à la fin de juin et au 1er octobre 1894; aussi un état indiquant les chemins de fer qui ont reçu des subventions en terres.

7,264$\frac{11}{100}$ milles de chemin de fer ont été subventionnés en argent à raison de tant par année, et 4,463$\frac{25}{100}$ milles l'ont été en terres à tant par mille. Sur le tout, il a été construit 4,741 milles de chemins subventionnés en argent à tant par mille, 252 milles subventionnés en argent à tant par année, et 1,546 milles subventionnés en terres, ainsi qu'il suit:—

Total des subv. en argent à tant par mille accordées	$23,082,551 00
" " payées au 30 juin 1894	13,210,882 24
Total des subv. annuelles accordées, intérêt compris	363,474 00
" payées "	1,026,300 00
Total des subventions en terres, acres	32,257,200 00

L'état ci-dessus des subventions en argent ne comprend pas celle du chemin de fer du Pacifique ni celles du Canada-Central. Les subventions payées aux compagnies de ces chemins s'élèvent:—

Pour le chemin du Pacifique, à	$25,000,000
Pour le Canada-Central, à	1,525,250
Soit en tout, à	$26,525,250

L'état des subventions en terres ne comprend pas non plus le chemin de fer du Pacifique ni celui d'Esquimalt à Nanaïmo, qui ont reçu:—

Le premier	25,000,000
Et le deuxième	1,900,000
Soit en tout	26,900,000

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

STATISTIQUE DES CANAUX POUR LA SAISON DE 1893.

Le relevé suivant, préparé par M. Teakles, le préposé à la statistique des canaux, est pour la saison de 1893, et contient quantité de renseignements intéressants.

TABLEAU montrant le nombre de tonnes de marchandises qui ont passé par chaque canal, les péages reçus, et le nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal, pour l'année expirée le 31 décembre 1893.

Nom des canaux.	Tonnes de marchandises passées par chaque canal.	Péages reçus.	Nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal.
		$ c.	
Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburg } Canaux du Saint-Laurent	1,158,386	68,249 13	11,244
Welland	1,294,823	193,276 14	2,843
Chambly	312,870	22,649 15	2,752
Sainte-Anne, Carillon, Grenville } Canaux de l'Ottawa	581,521	35,283 55	2,448
Rideau	101,409	5,773 39	2,406
Murray	16,340	635 84	671
Trent	31,219	883 22	1,488
Saint-Pierre	47,606	2,664 08	1,490

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1894.

Je suis bien aise de pouvoir constater que les compagnies de chemins de fer ont été cette année beaucoup plus promptes que par le passé à fournir leurs statistiques à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, et j'espère qu'à l'avenir elles reconnaîtront combien il est important qu'elles envoient leurs statistiques, le plus tard, au 1er octobre de chaque année, pour faciliter la préparation du rapport annuel de l'honorable ministre.

TABLEAU montrant l'accroissement des chemins de fer, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1837.

Année.	Milles en opération.	Année.	Milles en opération.
1836	0	1866	2,150
1837	16	1867	2,258
1838	16	1868	2,269
1839	16	1869	2,497
1840	16	1870	2,497
1841	16	1871	2,497
1842	16	1872	2,508
1843	16	1873	2,638
1844	16	1874	2,642
1845		1875	4,826
1846		1876	5,157
1847	59	1877	5,574
1848	59	1878	6,143
1849	59	1879	6,484
1850	71	1880	6,891
1851	93	1881	7,260
1852	212	1882	7,530
1853	423	1883	8,086
1854	657	1884	9,576
1855	855	1885	10,149
1856	1,296	1886	10,697
1857	1,428	1887	11,691
1858	1,654	1888	12,162
1859	1,997	1889	12,628
1860	2,087	1890	13,256
1861	2,087	1891	14,009
1862	2,110	1892	14,588
1863	2,110	1893	15,020
1864	2,145	1894	15,627
1865	2,145		

ACCIDENTS MORTELS arrivés pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Aut. personnes tuées.	Total des personnes tuées.
Tués en tombant de wagons ou de locomotives	1	25	8	34
Tués en montant sur des trains en mouvement ou en en descendant	6	3	14	23
Tués en travaillant à former des trains	....	4	....	4
Tués en attelant des wagons	....	4	....	4
Tués dans des rencontres ou des déraillements	2	10	....	12
Tués en se heurtant à des ponts	....	......	1	1
Tués en marchant ou se tenant sur la voie	1	12	90	103
Tués par des explosions	....	....	....	....
Tués autrement	2	9	19	30
Total	12	67	132	211

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Relevé des tableaux pour les exercices respectivement terminés le 30 juin 1893 et le 30 juin 1894.

	Comparaisons.	
	30 juin 1893.	30 juin 1894.
Milles de chemins de fer achevés (voie posée)	15,320	15,768
do voies accessoires ou de garage	2,012	2,017
do rails de fer dans les lignes mères	437	400
do rails d'acier do	14,883	15,368
do do do double voie	....	526
Capital versé (les quatre item suivants compris)	$872,156,475	887,975,020
Subventions de l'Etat payées	$153,523,816	156,716,638
Prêts do versés	$21,619,149	21,569,149
Souscriptions d'actions de l'Etat acquittées	$300,000	300,000
Subventions municipales payées	$14,017,957	14,153,611
Milles en exploitation	15,020	15,627
Recettes	$52,042,397	49,552,528
Frais d'exploitation	$36,616,033	35,218,433
Produits nets	$15,426,364	14,334,095
Voyageurs transportés	13,618,027	14,462,498
Marchandises transportées (tonnes)	22,003,599	20,721,116
Nombre de milles parcourus par les convois	44,385,953	43,770,029
do de voyageurs tués	11	12
do d'élévateurs	53	59
do de passages à niveau gardés	139	135
do do non gardés	9,552	9,869
do de viaducs en dessus des rails	401	406
do de passages à niveau d'autres chemins de fer	208	212
do de raccordements avec do	304	313
do do des embranchements	216	215
do de locomotives possédées en propre	1,937	1,965
do do prises à louage	17	37
do de wagons-lits et wagons-salons possédés en propre	155	154
do do do pris à louage	6	45
do de voitures de 1re classe possédées en propre	949	961
do do prises à louage	28	31
do de voitures de 2e classe et d'immigration possédées en propre	662	665
do do do prises à louage	2	5
do de wag. à bagage, wag.-poste et w.-messag. possédés en propre	601	626
do do do pris à louage	9	10
do de wagons à bestiaux et fourg. à marchandises possédés en propre	33,795	32,758
do do do pris à louage	1,946	3,094
do de wagons à plate-forme découverte possédés en propre	15,545	14,589
do do do pris à louage	174	315
do de wagons à houille et wagons basculants possédés en propre	3,330	4,685
do do do pris à louage	125	14

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

Mr J. H. Balderson,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

ANNEXE N° 5.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL

MONCTON, N.-B., 12 octobre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial pour l'exercice clos le 30 juin dernier.

Je joins à ce rapport ceux de l'ingénieur en chef et du directeur du service des machines, et les relevés ci-dessous préparés par le comptable et trésorier en chef, savoir:—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction.
4. Dépenses pour wagons.
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
6. Dépenses pour les gares.
7. Frais généraux.
8. Compte des approvisionnements en général.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.

Le nombre de milles de chemin de fer exploités pendant l'année est le même que celui mentionné dans le rapport de l'an dernier, savoir: 1,142.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin avec son matériel, d'après le dernier rapport, était, au 30 juin 1893, de....		$54,246,850 23
Moins une déduction faite à Ottawa..................		3,461 13
Total..........		$55,243,389 10
Les additions de l'année ont été les suivantes:—		
Agrandissements à Halifax...... ....$	855 41	
do à Moncton...............	2,700 00	
Prolongement en face de la ville de Saint-Jean.....	30,821 01	
Construction..................................	1,678 19	
Matériel roulant.........................	11,251 13	
Embranchement de Saint-Charles.	33,349 19	
Achat de deux locomotives lourdes......	22,244 47	
Bac à transporter les convois entre Mulgrave et la Pointe-Tupper............	63,463 03	
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow	112,382 85	
Chemin de fer du Cap-Breton	158,770 61	
		437,515 79
Ce qui, au 30 juin 1894, porte le coût total à		$54,680,904 89

Agrandissements à Halifax.—Il s'agit ici de frais d'hommes de loi et autres se rattachant à l'achat de terrains pour faciliter le mouvement des marchandises.

Agrandissements à Moncton.—Machines supplémentaires pour les ateliers.

Prolongement en face de la ville de Saint-Jean.—Ces travaux sont terminés et en voie d'exploitation. Ils ont été faits à l'entreprise par la maison McDonald et McManus.

Construction.—Cette dépense a été faite principalement en règlement de la vieille réclamation de Weir pour terrain à Windsor-Junction.

Matériel roulant.—La somme mentionnée ici a été dépensée pour munir 210 wagons à marchandises du frein à air comprimé automatique Westinghouse. Le nombre total des wagons à marchandises munis de cet appareil est maintenant de neuf cent cinquante-sept.

Embranchement de Saint-Charles.—Réclamation pour terrain payée aux héritiers de D. D. Young. La dépense comprend aussi les frais de règlement.

Bac-transport entre Mulgrave et la Pointe-Tupper.—Cette dépense comprend principalement le coût du bac à vapeur, et du dragage.

Chemin de fer d'Oxford à New-Glasgow, et chemin de fer du Cap-Breton.—Paiements faits à Ottawa.

COMPTE DU REVENU.

Les dépenses et les recettes de l'année ont été les suivantes :—

Recettes brutes	$2,987,510 27
Dépenses	2,981,671 98
	$ 5,838 29

Comparaison des recettes brutes de l'année avec celles de l'année précédente :—

Pour 1892-93	$3,065,499 09
Pour 1893-94	2,987,510 27
	$ 77,988 82

Les recettes provenant du service des voyageurs se comparent ainsi qu'il suit :—

Pour 1892-93	$1,002,912 74
Pour 1893-94	958,915 13
	$ 43,997 61

Les recettes provenant du mouvement des marchandises accusent les résultats suivants :—

Pour 1892-93	$1,868,823 84
Pour 1893-94	1,834,126 34
	$ 34,697 50

Les recettes provenant du transport des malles de l'Etat, etc., se comparent ainsi :—

Pour 1893-94	$ 194,468 80
Pour 1892-93	193,762 51
	$ 706 29

Le nombre des voyageurs transportés est représenté par les chiffres suivants :—

Pour 1893-94	1,301,062
Pour 1892-94	1,292,878
	8,184

Le nombre des voyageurs d'un point de la ligne à un autre a augmenté de 27,200, tandis que celui des voyageurs d'entier parcours a diminué de 19,016.

Le poids des marchandises transportées se compare ainsi :—

	Tonneaux.
Pour 1892-93	1,388,080
Pour 1893-94	1,342,710
	45,370

Le mouvement des marchandises transportées en transit a augmenté de 19,144 tonneaux, tandis que celui des marchandises transportées d'un point de la ligne à un autre a diminué de 64,514 tonneaux.

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de fret, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière :

Articles.	1892-93.	1893-94.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine	856,913	944,967	88,054	
Boisseaux de grain	1,514,619	1,304,684	....	209,935
Bois de construction, en pieds	181,211,013	200,507,949	19,296,936	
Têtes de bétail vivant	93,369	79,203	....	14,166
Autres marchandises, en tonnes	1,031,184	956,494	....	74,690

La quantité de houille transportée des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces supérieures, comparée à celle de l'année précédente, est comme suit :

	Par la voie de Chaudière-Junction, St-Henri-Junction et Pointe-Lévis.
Pendant l'année terminée le 31 décembre 1892...	118,164 tonneaux.
do do 1893...	125,299 do

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'année précédente :

Pour 1892-93	$3,045,317 50
Pour 1893-94	2,981,671 98
	$ 63,645 52

Les moyennes se comparent comme suit avec l'an dernier :—

	Centins.
Par mille parcouru par les locomotives—	
1893–94	57·99
1892–93	57·21
Par mille parcouru par les convois—	
1893–94	70·94
1892–93	69·20
Par mille de chemin de fer—	
1892–93	$2,666 65
1893–94	2,610 92

Les réparations nécessaires ont été faites à la superstructure du chemin de fer, et tous ses travaux d'art ont été entretenus en bon état.

Il a fallu renouveler 262,927 traverses et reballaster 100 milles de voie; des rails d'acier de 67 liv. à la verge ont été substitués à d'autres moins pesants, sur 27 milles de voie, et il a été construit deux milles et quart de nouveaux garages à différents endroits.

Deux ponts d'acier, l'un de 80 pieds d'ouverture et l'autre de 120 pieds d'ouverture, ont remplacé deux ponts de bois. On a aussi remplacé un pont de bois au-dessus de la voie par un pont d'acier de 30 pieds d'ouverture.

Les clôtures ont été réparées où il fallait, et on en a construit 40 milles de nouvelles.

En outre des réparations qu'on a faites aux clôtures-paraneiges, on en a construit une longueur de 14,000 pieds.

On a fait les réparations nécessaires aux écrans-paraneiges, et on en a reconstruit une longueur de 1,250 pieds.

Sur toute la ligne, les bâtiments ont été réparés; on a construit une maison d'habitation pour un agent, une gare et un hangar à marchandises. On a reconstruit un grand hangar à houille et trois maisons d'habitation pour des cantonniers.

On a fait partout les réparations nécessaires aux quais.

On a érigé des sémaphores à huit stations.

On a fait au matériel roulant les réparations nécessaires, et il est en bon état.

On a acheté à compte du capital deux grosses locomotives pour le service des voyageurs, et le matériel roulant se trouve augmenté d'autant. Cinq grosses locomotives ont été achetées pour le service des marchandises, et le prix d'achat a été imputé aux frais d'exploitation ; un nombre égal de locomotives plus petites et plus légères sont sorties du service.

On a fait construire à l'entreprise deux wagons-dortoirs de deuxième classe, deux cent dix wagons à marchandises, cinquante-huit wagons plats, et soixante et quatorze wagons à houille, pour remplacer un nombre égal de wagons sortis du service.

Le service de l'eau a été maintenu comme il faut, et on a construit quatre nouvelles citernes d'une capacité de 50,000 gallons chacune.

MATÉRIEL.

Valeur du matériel acheté	$ 980,243 45
Valeur du matériel utilisé	1,167,003 99
Valeur du vieux matériel vendu	48,535 01

Existences à la fin de l'exercice :—

Matériel ordinaire, y compris le combustible	$ 344,527 95
Rails de fer et d'acier et attaches	266,217 00
Vieux matériel à vendre	73,839 92
Total	$ 684,584 87

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1893-94 a été rigoureux, et le coût de l'enlèvement de la neige et de la glace a dépassé soixante et huit mille dollars.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Député du ministre et ingénieur en chef, chemins de fer et canaux,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU CAPITAL, exercice finissant le 30 juin 1894. Av.

Date		$ c.	$ c.	$ c.	Date		$ c.
1893.					1893.		
30 juin...	Coût du ch. de f. Interc. d'après rapp. précéd.	47,388,552 30			30 juin...	Par le gouvernement fédéral.....	54,243,389 10
	A déduire remboursement de sommes dépensées dans le cours de l'exercice précédent. (Rapport 1891-92, p. 14)...	3,434 88					
			47,385,117 42				
	Ch. de fer de Prolongement-Est jusqu'à date..	....	1,324,042 81				
	Chemin de fer Oxford et New-Glasgow d'après rapport précédent...	1,833,141 19					
	A déduire appointements de E. V. Johnson, portés par erreur au compte du ch. de fer O. et N.-G., 1892-93. *Voir* pp. 23 et 65. Rapport de 1892-93	26 25					
			1,833,114 94				
1894.	Chemin de fer du Cap-Breton jusqu'à date....	....	3,701,113 93				
				54,243,389 10			
30 juin...	Dépense pour l'exercice courant, chemin de fer Intercolonial—						
	Agrandissement, Halifax..........	....	855 41				
	do Moncton..........	....	2,700 00				
	Prolongement devant la ville, Saint-Jean...	....	30,821 01				
	Construction	....	1,678 19				
	Embranchement de Saint-Charles..........	....	33,349 19				
	Matériel roulant	....	11,251 13				
	Achat de deux locomotives lourdes..........	....	22,244 47				
			102,899 40				
	Prolongem.-Est, ch. de fer du Cap-Breton—				1894.		
	Bac pour convois, détroit de Canso..........	....	63,463 03				
	Chemin de fer Oxford et New-Glasgow.....	....	112,382 75				
	Chemin de fer du Cap-Breton	....	158,770 61		30 juin...	Par le gouvernement fédéral.....	437,515 79
				437,515 79			
							54,680,904 89
				54,680,904 89			

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1894.

Ministére des Chemins de fer et Canaux.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. COMPTE DU REVENU, exercice finissant le 30 juin 1894. AV.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice finissant le 30 juin 1894.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice finissant le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
1,054,488 19	Traction, relevé n° 1	1,081,787 76	1,002,912 74	Voyageurs	958,915 13
675,174 52	Voitures, relevé n° 2	672,852 09	1,868,823 84	Fret	1,834,126 34
763,147 96	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 3	656,758 04	193,762 51	Malles et divers	194,468 80
374,641 07	Gares, relevé n° 4	369,839 69			
196,256 77	Frais généraux, relevé n° 5	195,602 65			
3,063,708 51		2,976,840 23			
Cr. 18,391 01	Circulation, en milles	4,831 75			
3,045,317 50		2,981,671 98			
20,181 59	Balance	5,838 29			
3,065,499 09		2,987,510 27	3,065,499 09		2,987,510 27

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1894.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.
12,314 20	Appointements de l'ingénieur mécanicien en chef et des commis, frais de bureau et de voyage	12,248 75
255,555 73	Gages des conducteurs de locomotives, chauffeurs et nettoyeurs	273,316 77
459,021 87	Combustible	444,477 33
38,270 58	Huile, suif, chiffons et menus articles	34,590 72
233,911 98	Réparations aux locomotives, aux tenders et à l'outillage	257,793 04
32,193 60	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs	36,960 95
23,220 23	Divers	22,400 20
1,054,488 19		1,081,787 76

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1894.

N° 4.--CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses pour wagons—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	—	Exercice finissant le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.
82,683 36	Réparations aux voitures à voyageurs	66,132 15
21,635 70	do wagons-poste, à messageries et à bagage	18,136 48
208,728 98	do wagons à marchandises et aux fourgons de conducteurs	217,010 47
6,249 56	do aux chasse-neige et flangers	7,554 89
233,097 91	Salaires des conducteurs, des préposés au bagage et des serre-freins	255,853 06
22,192 87	Huile et chiffons pour garniture	18,409 63
66,898 37	Menus approvisionnements et combustible	59,154 87
33,687 77	Divers	30,600 54
675,174 52		672,852 09

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1894.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.
6,986 66	Ingénieur en chef et ingénieurs, commis et frais de bureau et de voyage....	6,874 19
352,490 37	Gages, réparations à la voie, aux clôtures et aux sémaphores, y compris les nouvelles voies d'évitement construites........	334,455 51
75,507 29	Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de garage construites........	30,001 77
84,435 73	Traverses........	57,754 23
123,412 60	Bois de charpente, de construction, etc., pour réparer les ponts, les fosses-bestiaux, les paraneiges, les clôtures, etc........	67,997 62
8,019 73	Réparations aux quais (*wharfs*)........	11,188 78
67,190 18	Réparations aux bâtiments et quais de garage, annexes et prolongements compris........	65,223 34
12,961 59	Réparations à l'outillage........	9,195 57
29,881 31	Pour enlever la glace et la neige........	68,413 18
2,262 50	Divers........	5,653 85
763,147 96		656,758 04

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1894.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES GARES—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.
287,068 18	Salaires et gages des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, directeurs du garage, aiguilleurs, gardiens et journaliers ...	288,114 33
87,572 89	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets, et autres faux frais.. ...	81,725 36
374,641 07		369,839 69

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses générales—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	—	Exercice finissant le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.
76,767 33	Gérant général et inspecteurs de district, directeur de la circulation, agent général du transport des marchandises, agent général des voyageurs, commis, frais de bureau et dépenses de voyage	79,024 31
27,414 24	Comptable en chef et trésorier, auditeur du service, payeur, caissiers, commis, frais de bureau et dépenses de voyage	27,273 74
12,415 82	Dommages-intérêts—personnes, animaux et marchandises	7,278 31
31,211 40	Passage d'eau	33,893 05
1,613 85	Dépenses pour lignes télégraphiq. (non compris le salaire des télégraphistes).	1,077 35
30,233 72	Divers—Impressions, publicité, etc	29,020 59
16,600 41	Frais d'agences	18,035 30
196,256 77		195,602 65

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1894.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU MATÉRIEL EN GÉNÉRAL, exercice finissant le 30 juin 1894. **Av.**

1893.		$ c.	$ c.	1894.		$ c.	$ c.
30 juin	Solde		502,127 66	30 juin	Distribution pendant l'année	1,167,003 99	
1894.					Vente de matériel, combustible, etc., à d'autres chemins de fer, etc.	12,983 00	
30 juin	Achats pendant l'année	981,025 18			Vente de vieux matériel	48,535 01	
	Dépenses d'autres divisions	370,668 47					1,228,522 00
	Main-d'œuvre, etc.	46,599 10			Solde—		
	Bordereaux de paye des employés	13,468 19			Matériel ordinaire, y compris le combustible	344,527 95	
			1,411,760 94		Rails et attaches en fer et en acier	266,998 73	
					Vieux matériel à vendre	73,839 92	
							685,366 60
			1,913,888 60				1,913,888 60

MONCTON, N.-B., 30 juin 1894.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Bilan général, exercice clos le 30 juin 1894.

Dt.

		$ c.
Caisse		393 66
Matériel en général—		
Matériel ordinaire, y compris combustible	$ 344,527 95	
Rails et attaches de fer et d'acier	266,998 73	
Vieux matériel à vendre	73,839 92	
		685,366 60
Gare		51,858 70
Loyers		1,474 55
Comptes des ministères—		
Agriculture	$ 1,354 12	
Postes	54,926 44	
Travaux publics	23 97	
Marine	13 56	
Milice et défense	4,748 14	
		61,066 23
Chemin de fer Canadien du Pacifiqe, matériel roulant		22,446 90
do Windsor-Annapolis		1,000 78
do Canada-Eastern—compte général	$ 3,667 18	
do do compte du trafic	5,891 09	
		9,558 27
do de Caraquette		313 24
do de l'Ile du Prince-Edouard		205 65
do du Pacifique Canadien—compte général	$ 14,326 26	
do do division du N.-B.—compte général	7,332 82	
		21,659 08
do des Comtés de l'Ouest—nouveau compte	$ 1 74	
do do compte général	15,893 35	
do do compte du trafic	1,657 42	
		17,552 51
do Québec-Central		4,422 71
do Salisbury et Harvey		35 91
do New-York et New-England		9 89
do Spring Hill et Parrsborough		3,161 99
do Halifax et Cap-Breton		1,151 42
do Embranchement d'Elgin		726 10
do New-York-Central et Rivière-Hudson		176 00
do Cincinnati, New-Orleans, Texas-Pacific		1 00
do New-York, New-Haven et Hartford		7 70
do Maine-Central		2 00
do Boston et Maine		11 78
do Vermont-Central		9 60
do Montréal et Sorel		6 33

Av.

		$ c.
Par le gouvernement fédéral		928,860 75
Compte indéterminé		3,865 19
Chemin de fer de Chatham		0 07
Ch. de fer Can. du Pacifique—compte du trafic		14,498 56
Chemin de fer Grand-Tronc—compte général	$ 904 13	
do do compte du trafic	4,335 69	
		5,239 82
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick		339 44
do de Témiscouata		54 69
do Elgin, Petitcodiac et Havelock		0 55
Acadia Coal Co		530 25
Société d'assurance et de secours des employés de l'Intercolonial		0 10

St. John Street Railway Co	31 00		
Pullman Palace Car Co	324 82		
Cie de messageries Canadienne	3,219 16		
Canada Coal and Railway Co	125 70		
Intercolonial Coal Co	58 13		
Cumberland Railway and Coal Co	649 32		
Dominion Coal Co	59 66		
New Glasgow, Coal, Iron and Railway Co	3 72		
International Coal and Railway Co	535 00		
Allan Steamship Line	1,892 13		
Steamer *Admiral*	1,395 24		
do *Barcelona*	4 95		
Cie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard	1 77		
Steamer *Contest*	2,232 50		
Union Bearing Co	928 18		
Usines Polson	273 25		
Ontario Car and Foundry Co	1,276 00		
Filatures de Coldbrook	1,967 41		
Londonderry Iron Co	5 00		
Filature de Coton d'Halifax, voie de service	7,975 03		
Ville de Dartmouth	32,000 00		
Remises détruites	788 81		
Goélette *Mary Jane*	71 30		
Wagon *Victoria*	2,638 28		
Stations :			
Nauwigewauk	3 00		
Glengarry	5 00		
Bloomfield	25 21		
Coal-Branch	65 84		
Weldford	55 00		
Sainte-Luce	80 00		
Bic	22 00		
Saint-Arsène	107 12		
Valley	6 65		
Iona	72 71		
Nappan	40 00		
Kent-Junction	28 38		
Derby-Junction	231 04		
Gloucester-Junction	78 87		
Dalhousie	19 69		
Campbellton (marchandises)	25 00		
Ile Verte	25 00		
Comptes individuels	11,423 95		
Total	953,389 42	Total	953,389 42

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1894.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, exercice clos le 30 juin 1894.

—	1894.	1893.
Longueur de la voie ... milles.	1,142	1,142
Nombre de milles parcourus par les locomotives ...	5,140,867	5,323,279
do do convois ...	4,202,740	4,400,792
do do wagons ...	47,367,234	49,537,490
Recettes par mille pour chaque locomotive ... c.	58·11	57·58
do de chemin de fer ... $	2,616·03	2,684·32
Rapport centésimal des recettes prov. des voyageurs aux recettes brutes ...	32·10	32·72
do do marchandises ...	61·39	60·96
do des autres recettes ...	6·51	6·32
Dépenses par mille parcouru par les locomotives:—		
Salaire des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs ... c.	5·32	4·80
Combustible ...	8·65	8·62
Huile, suif, coton et menus articles ...	67	·72
Réparation des locomotives ...	5 01	4·39
Eau et réparation des réservoirs ...	·72	·62
Divers ...	·43	·43
Total ...	20·80	19·58
Appoint. de l'ingénieur-mécanicien en chef et dépenses de bur. et de voyage.	·24	·23
Total ...	21·04	19·81
Traction—par mille parcouru par les locomotives ... c.	21·04	19·81
Dépenses des wagons do ...	13·09	12·68
Entretien de la voie et des travaux d'art—par mille parcouru par les locom.	12·78	14·34
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives ...	7·19	7·04
Dépenses générales do ...	3·80	3·68
	57·90	57·55
Parcours des wagons ...	·09	av. ·34
Total par mille parcouru par les locomotives ...	57·99	57·21
Traction—par mille parcouru par les locomotives ... c.	25·74	23·96
Dépenses des wagons do ...	16 01	15·34
Entretien de la voie et des travaux d'art—par mille parcouru par les locom.	15·63	17·34
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives ...	8·80	8·51
Dépenses générales do ...	4·65	4·46
	70·83	69·61
Parcours des wagons ...	·11	av. ·41
Total par mille parcouru par les convois ...	70·94	69·20
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer ... $	2,610·92	2,666 65

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1894.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, MONCTON, N.-B., 11 octobre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur le service de la division du génie pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

VOIE.

Dans le cours de l'année les vieux rails d'acier (de 4 pouces) ont été remplacés, sur un parcours de 27 milles, par des rails d'acier neufs de 4½ pouces, du poids de 67 livres à la verge.

TRAVERSES.

262,927 traverses ordinaires et 93 assortiments de traverses d'aiguillage ont été renouvelés dans le cours de l'année.

BALLASTAGE.

Environ 100 milles de la ligne-mère ont été ballastés à neuf. Le ballast trop fin et défectueux de la voie est maintenant presque tout recouvert.

SÉMAPHORES.

On a érigé de nouveaux sémaphores à Rockingham, Ferrona-Junction, Debert, Westchester, Athol, Saint-Philippe-de-Néri et L'Islet. A New Glasgow on a érigé un sémaphore électrique. Les réparations nécessaires ont été faites à tous les autres signaux d'un bout à l'autre de la ligne.

VOIES DE GARAGE ET D'ÉVITEMENT.

Pendant l'année on a construit deux milles et quart de nouvelles voies accessoires.

CLÔTURES.

Dans le cours de l'année on a construit quarante milles de clôtures neuves en fil métallique barbelé et en treillis métallique, à la place de clôtures de perches ou de planches, aussi bien qu'à des endroits où il n'avait pas encore été construit de clôtures.

PARANEIGES.

Sur la division du nord, numéro 3, on a reconstruit les abris-paraneiges sur une longueur de 1,250 pieds.

On a érigé dans le cours de l'année 14,628 pieds de clôture-paraneige en différents endroits de la ligne, et on a fait aux clôtures et aux abris les réparations nécessaires partout où il y a eu lieu.

QUAIS (*wharfs*) ET CHEVALETS.

Au terminus en eau profonde, à Halifax, on a démoli, sur le quai du nord, la vieille plate-forme sur chevalets autrefois employée pour la houille et qui n'était plus en usage. On a remplacé par du pin résineux les pièces de couronnement en pruche. On a posé deux voies sur toute la longueur du quai, et celui-ci peut aujourd'hui être utilisé pour le bois et autres services.

On a fait de très grosses réparations au quai du sud. Il est construit depuis douze ans, et le bois (pruche) dont il est bâti est presque détruit.

On a renouvelé une grande partie des pilotis et du bois de chaque côté du hangar à marchandise. On a remplacé par du pin résineux les longrines et soliveaux de pruche. Le taret cause de grands ravages à cet endroit, et à l'avenir il est probable qu'on trouvera plus économique d'employer du bois créosoté pour les pilotis.

A Stewiacke on a renouvelé le quai qui est de 150 pieds de longueur sur 25 de largeur. On a aussi réparé les caissons.

A Pictou-Landing on a réparé une grande partie du corps principal du quai, posé de nouvelles longrines sous les rails, ainsi que huit poteaux d'amarrage, avec défenses.

A Mulgrave on a placé de nouvelles défenses en bois dur à l'extrémité et au coin du quai. On a arrondi le coin extérieur du quai pour permettre au steamer *Mulgrave* d'entrer plus facilement dans le bassin. On construit dans le bassin environ 175 pieds de caissonnage du côté de terre pour tenir la barge en position pendant qu'on y embarque ou qu'on en débarque les wagons.

A Hastings on a posé des défenses de bois dur aux angles extérieurs du quai, et fait les réparations nécessaires au revêtement en bois dur de la face du quai.

A la Pointe-Tupper on a revêtu l'angle sud du quai de planches en bois dur placées verticalement. On a aussi trouvé nécessaire de revêtir le caissonnage, du côté sud du bassin, en gros bois, pour le protéger contre le bac-transport à vapeur qui s'y porte dans les gros temps.

A Antigonish des particuliers ont élevé, du côté sud de la voie destinée au commerce local, deux plates-formes à charbon sur chevalets, l'une de 120 pieds de longueur et l'autre de 111 pieds. Ces plates-formes sont sur un terrain loué par le chemin de fer, et seront entretenues par les propriétaires.

A Londonderry et à Spring-Hill on a fait les réparations qu'il fallait aux plates-formes à charbon.

A Pointe-du-Chêne on a fait au quai une addition de 434 pieds de longueur sur 45 pieds de largeur, afin de fournir logement au steamer *Northumberland.* Du côté ouest du bassin le vieux quai a été refait sur une longueur de 240 pieds.

Une partie du quai de l'est formant un brise-lames, a été entièrement refaite et portée à une largeur de 17 pieds sur une longueur de 25 pieds.

A Moncton on a fait les réparations nécessaires au quai de l'Etat.

A Newcastle on a érigé un nouveau hangar à charbon et une plate-forme sur chevalets pour le charbon, en remplacement des constructions détruites par un incendie. On a fait au quai les réparations qu'il fallait.

A Dalhousie on a posé de nouvelles défenses au quai, et on en a réparé le plancher.

On a fait de grosses réparations aux plates-formes à charbon de la Rivière-du-Loup et de Saint-Charles.

On a également fait de grosses réparations au caissonnage qui longe le fleuve entre Lévis et la Pointe-Lévis.

BATIMENTS ET QUAIS DE GARE.

Au terminus en eau profonde, à Halifax, on a renouvelé les longrines du côté du sud du hangar aux marchandises. On a ménagé dans ce hangar un nouveau bureau pour les agents d'immigration.

On a refait en gravier goudronné une partie du toit de la galerie de l'élévateur; on a aussi recouvert en gravier et en goudron le hangar à marchandises du côté sud du terminus en eau profonde.

A Richmond on a mis de nouvelles longrines sous l'atelier des wagons et on a réparé le plancher de ce dernier.

On a recouvert en bardeaux un côté du toit du hangar à charbon. On a aussi recouvert en bardeaux les toits des appentis attachés au hangar à charbon et au hangar aux bestiaux. On a visité, réparé et peinturé la gare.

On a recouvert en gravier et goudron le toit de la remise aux locomotives. On a aussi réparé le toit du magasin à l'huile.

A Elmsdale on a prolongé de 150 pieds le quai de chargement.

A Bedford on a allongé le quai de 50 pieds.

A Stewiacke on a ajouté 200 pieds de longueur au quai. On a transformé une partie de la gare aux marchandises en salle d'attente pour les dames, amélioration dont le besoin se faisait grandement sentir.

A Shubenacadie on a abaissé le quai de cette station.

A Truro on a adjoint à la salle d'attente des latrines du modèle le plus approuvé, et on a construit un excellent égout. On a renouvelé le bâtiment des bestiaux. On a renouvelé le bois de trois fosses de la remise aux locomotives et posé six nouvelles cheminées en fer.

On a lambrissé le bureau du chef de gare, et on y a posé un plancher en bois dur.

A Union, la station des signaux a été éloignée de plusieurs centaines de pieds, et on construit un nouveau quai de 60 pieds sur 6 pieds.

A Glengarry on a renouvelé une partie du quai de chargement.

A Hopewell on a renouvelé le quai de chargement, qui a 200 pieds de longueur sur 4 de hauteur.

A Ferrona-Junction on a pratiqué des fosses-bestiaux.

On a fait les réparations nécessaires à toutes les autres constructions par toute la division de l'est.

A Stellarton on a visité et réparé le toit de la remise aux locomotives.

A New-Glasgow on a lambrissé en bardeaux les côtés et l'extrémité du bureau du chef de gare. On a aussi donné deux couches de peinture au toit en fer de la salle du bagage.

A Woodburn on a construit un abri pour les voyageurs.

A West-Merigomish on a construit une cuisine pour le chef de gare.

A Merigomish on a fait les réparations nécessaires à la gare, au bureau du chef de gare et à la salle d'attente. On a peinturé le toit de la gare.

A Piedmont on a lambrissé en bardeaux les côtés et les extrémités de la gare. On a aussi construit une cuisine pour le chef de gare.

A Hetherton on a fait les réparations nécessaires au toit et aux planchers de la gare.

A Bayfield on a agrandi la gare du côté de l'ouest pour faire face aux besoins grandissants du commerce en cet endroit. On a converti en salle d'attente générale l'ancienne salle aux marchandises.

A Mulgrave on a fait quelques modifications aux fenêtres et mis une petite verandah sur le devant de la gare. On a posé des latrines de modèle récent pour la salle d'attente des dames et dans l'appartement du chef de gare. On a fait les réparations nécessaires au toit de la remise des locomotives. On a construit de petits bâtiments, de 42 pieds par 9 pieds, pour recouvrir l'appareil de manœuvre du pont de transfert à cette station et à celle de la Pointe-Tupper.

A Cape-Porcupine on a construit un abri pour les voyageurs.

A Sydney on a bâti un bureau pour le chef des cantonniers. On a fait les réparations nécessaires à toutes les gares entre la Pointe-Tupper et Sydney.

A Westville on a lambrissé les murs du bureau et des salles d'attente pour protéger le crépi.

A Scotch-Hill on a construit une nouvelle gare aux marchandises pour faire face aux besoins croissants du commerce.

A Ross-Road, 4 milles à l'ouest de Tatamagouche, on a construit au prix de $1,200 un bâtiment qui servira de gare et d'habitation pour le chef des cantonniers, dont la famille vend des billets et fait le service d'agent pour les marchandises, en considération du logement gratuit.

On a peint les gares aux endroits suivants dans la division Oxford et New-Glasgow: Westville, River-John, Tatamagouche, Wallace et Oxford.

A Onslow on a bâti un nouveau quai à marchandises de 150 pieds, et fait les réparations nécessaires au quai des voyageurs.

A Belmont et Debert on a réparé les quais.

A East-Mines on a fait les réparations nécessaires aux murs antérieurs de la gare, et peint le bâtiment.

A Wentworth on a réparé et peinturé la gare et le hangar aux marchandises et construit un nouvel abri pour le quai.

A Westchester on a posé de nouvelles poutres sous la gare, on l'a recouverte en bardeaux; on a construit un appentis de douze pieds carrés pour la cuisine, et peinturé les bâtiments.

A Greenville on a exhaussé la gare de 18 pouces et on en a renouvelé les fondements. On a posé un plancher de bois dur dans le bureau du chef de gare, on a fait les réparations nécessaires aux murs extérieurs de la gare, que l'on a aussi peinturée à neuf. On a renouvelé le quai, qui a 200 pieds sur 10.

A Thomson on a réparé le quai et peinturé le hangar à charbon.

A Oxford-Junction on a recouvert en bardeaux le toit du hangar aux marchandises, on a fait des réparations de toute nature à la gare, au hangar à charbon, et on a peinturé tous ces bâtiments.

A Spring-Hill on a fait les réparations necessaires à la remise aux locomotives et au quai. On a peinturé les murs extérieurs de la gare et du hangar aux marchandises. On a aussi donné une couche de peinture aux salles d'attente, au toit du hangar au matériel et du bureau de l'inspecteur des wagons.

A Athol et Nappan on a réparé les quais.

A Maccan on a peinturé la gare et le hangar aux marchandises et au charbon.

A Amherst on a réparé les toits de la gare et du restaurant, on a peint le toit de ce dernier.

A Aulac on a peinturé l'intérieur de la salle d'attente et de la cuisine.

A Sackville on a fait au toit et aux planchers de la gare les réparations nécessaires, et on a peint le bureau et la salle d'attente.

A Rockland on a arrangé une chambre de plus à même la salle aux marchandises pour l'usage du chef de gare.

A Memramcook on a recouvert en bardeaux les toits du bureau et de la salle d'attente.

A Meadow-Brook on a peinturé à neuf la gare de halte.

On a refait les enclos à bestiaux à Salt-Springs, Nappan et Rockland.

A Pointe-du-Chêne on a recouvert en bardeaux la forge et le hangar à l'huile, et lambrissé et peint le bureau du chef de gare. On a fait les réparations nécessaires aux hangars aux marchandises et au charbon.

A Shédiac on a renouvelé le bardeau d'un côté de la gare et réparé le hangar aux marchandises.

A Moncton on a fait les réparations nécessaires aux ateliers. On a allongé plusieurs des fosses aux cendres de la remise aux locomotives et renouvelé les cheminées qui demandaient à l'être.

On a fait les réparations nécessaires au bureau des bagages et peinturé le bâtiment. On a posé des planchers en bois dur à l'appartement du chef de gare et au bureau du télégraphe, et posé de nouvelles portes au bureau de la messagerie. On a posé de nouveaux planchers dans les ateliers. On a fait les réparations nécessaires aux maisons appartenant à l'Etat.

A Salisbury on a réparé la gare aux marchandises.

A Petitcodiac on a fait les réparations nécessaires aux gares et au quai.

A Apohaqui on a réparé la gare aux marchandises qui avait souffert d'un incendie.

A Hampton on a posé des latrines de récent modèle pour la salle d'attente des hommes.

A Torryburn, on a construit un petit quai de chargement.

A Saint-Jean on a fait les réparations nécessaires au toit de l'abri des trains, et on a badigeonné et peint l'intérieur de la gare.

A Adamsville-Siding on a construit un nouveau quai de 110 pieds sur 20, pour remplacer celui qui avait été détruit par un incendie.

A Chatham-Junction on a recouvert de la composition Sparham le toit du hangar aux marchandises.

A Newcastle on a construit un nouveau hangar au charbon et un hangar à marchandises, qui avaient été détruits par un incendie.

Le toit de la remise aux locomotives a été recouvert de la composition Sparham.

On a construit une plate-forme de 40 pieds sur 9 au quai de Newcastle.

A Beaver-Brook on a construit une maison d'habitation pour le chef des cantonniers. On a transporté la citerne à l'extrémité ouest du terrain, on l'a posée sur une charpente en cèdre et généralement réparée.

A Bartibogue la salle d'attente et le bureau ont été lambrissés et peints, et les murs de fondement de la gare ont été réparés.

A Red-Pine on a recouvert en bardeaux et peinturé le toit de la gare.

A Bathurst on a recouvert en bardeaux et peinturé le toit de la gare; on a réparé le toit du hangar aux marchandises et renouvelé une partie du quai.

A Jacquet-River on a recouvert en bardeaux les murs de la cuisine et de l'habitation et réparé le toit du hangar aux marchandises.

A New-Mills on a réparé le toit du hangar aux marchandises et le quai.

A Charlo on a réparé les portes et les fenêtres de la gare et du hangar aux marchandises et renouvelé le quai aux marchandises.

A Eel-River on a peinturé l'extérieur et le toit de la gare.

A Dalhousie on a peinturé la gare et l'habitation du chef de gare. On a fait les réparations nécessaires à la remise aux locomotives et recouvert le toit en bardeaux.

A Dalhousie-Junction on a peinturé le toit de la gare et réparé le quai des voyageurs.

A Campbellton on a lambrissé à l'intérieur les murs des bureaux du surintendant et du directeur de la circulation, pour protéger le crépi. On a aussi posé des planchers de bois dur dans ces bureaux.

On a visité totalement, réparé et peinturé à neuf l'atelier des ouvrages en bois.

On a aussi visité et peinturé la maison du surintendant et la gare. On a fait des réparations importantes aux abris à charbon à l'extrémité ouest du terrain.

A Métapédia, en ajoutant un étage à la vieille gare on a fait une maison d'habitation pour le chef de gare.

A Assametquaghan on a construit deux nouvelles maisons d'habitation pour le chef de cantonniers et un des cantonniers, pour remplacer celles qui ont été détruites par un incendie. On a posé un nouveau plancher et construit une nouvelle cheminée au bâtiment de la citerne.

A Cedar-Hall on a construit une nouvelle cheminée au bâtiment de la citerne, et ajusté des châssis d'hiver pour la gare.

A Sayabec on a muni la gare de châssis d'hiver.

A Sainte-Flavie on a fait les réparations nécessaires au plancher de la remise aux locomotives.

A Rimouski on a visité et réparé la gare. On a renouvelé le quai en arrière de la gare.

A Sacré-Cœur on a érigé une nouvelle gare de halte pour remplacer celle qu'un incendie avait détruite.

Au Bic on a posé un plancher de bois dur dans la salle d'attente et réparé le quai de la gare.

A Trois-Pistoles on a fait les réparations nécessaires au restaurant et on y a posé un plancher en bois dur.

A Saint-Eloi on a visité et réparé la gare.

A Cacouna on a fait les réparations nécessaires à la gare.

A Rivière-du-Loup on a fait les réparations nécessaires aux locomotives et à l'atelier des chaudières.

On a recouvert en bardeaux le toit de la forge. On a posé des planches de bois dur dans les salles d'attente de la gare. On a visité et réparé la salle des bagages et renouvelé le quai de la gare. On a fait les réparations nécessaires au magasin de l'atelier des machinistes.

A Sainte-Hélène on a renouvelé le quai de la gare.

A Saint-Philippe-de-Néri on a visité et réparé la gare.

A Sainte-Anne on a posé de nouveaux planchers en bois dur dans les salles d'attente et réparé le hangar à houille.

A Sainte-Louis on a posé de nouveaux planchers en bois dur dans les salles d'attente et fait les autres réparations nécessaires à la gare.

A Saint-Valier on a renouvelé le quai de la gare.

A Saint-Michel on a renouvellé le quai de la gare.

A Saint-Charles on a visité et réparé la gare.

A La Chaudière on a fait les réparations nécessaires à la gare et aux logements occupés par les employés du chemin.

A Harlaka on a renouvelé le quai de la gare.

A Hadlow on a fait des réparations considérables au plancher de la remise aux locomotives, et on a recouvert en bardeaux le toit de ce bâtiment. On a visité et jointoyé les murs en brique. On a fait des réparations importantes aux logements occupés par les employés du chemin de fer sur la propriété Chapman.

PONTS ET PONCEAUX.

A Grand-Lac les culées en pierre d'un pont ont été visitées, réparées et peintes. On a exhaussé les murs de trois pieds et remplacé la superstructure en bois par une ferme en fer de dix-huit pieds de portée.

Près de Shubénacadie on a construit un aqueduc en pierre de 40 pieds de longueur sur 2½ pieds et 2 pieds, pour mieux drainer les terres avoisinantes.

On a réparé et jointoyé nombre de ponceaux et d'aqueducs.

Près de Truro on a construit des culées en pierre pour des poutres en tôle d'acier d'une portée de 40 pieds qui seront posées l'année prochaine.

Près d'Union, depuis un certain nombre d'années, un tunnel s'ffrondrait et causait des dommages sérieux aux terres situées du côté supérieur de la voie. On a complètement nettoyé ce tunnel et on l'a revêtu en pierre, et on a indemnisé les propriétaires des terres en question.

A Truro on a fait une allonge en brique à la remise aux locomotives pour loger deux locomotives plus longues que celles qui avaient jusque là été employées sur le chemin.

A Landsburg on a reconstruit un ponceau.

On a visité, réparé et peinturé deux ponceaux près de Truro.

A West-Merigomish on a revêtu de béton les culées en pierre du pont de la rivière des Français, qui avaient grandement souffert de la gelée et de la glace.

A Dewar's-Mills on a remplacé les chevalets en pruche de la voie par des chevalets en fer sur fondations en pierre, ayant sept ouvertures de vingt-deux pieds chacune. Ces chevalets ont été recouverts d'un tablier dit *standard* en pin résineux avec garde-fou en fer.

A West-River, Antigonish, une vieille ferme, modèle Howe, de 120 pieds de portée, a été remplacée par une ferme en acier, modèle Pratt, de la même longueur. On y a construit un tablier en pin résineux et des garde-fou en fer.

A la rivière Noire, près de Tracadie, on a fait de légères réparations à une ferme de 100 pieds, modèle Howe, qui, cette année, sera remplacée par une ferme en acier.

Entre Antigonish et Mulgrave, quatre drains à pierres perdues, étant devenus engorgés, ont été remplacés par des aqueducs en cèdre de 2 pieds sur 2 pieds et de 3 pieds sur 3 pieds.

Entre New-Glasgow et Mulgrave on a remplacé par du cèdre les pièces de pruche de dix fosses-bestiaux, le cèdre étant bien supérieur à la pruche.

Près d'Iona on a fait des réparations importantes aux fondations d'un aqueduc de 5 sur 6 qui s'était affaissé par suite de la décomposition du plâtre sur lequel il reposait.

A Grand-Narrows on a placé de la blocaille autour des culées.

Entre Grand-Narrows et Boisdale, on a fait de grosses réparations au caissonnage qui longe les rives, cette construction ayant été avariée par les fortes tempêtes de l'année dernière.

On a construit environ 1,200 pieds de caissonnage pour protéger des endroits qui restaient encore exposés.

Le pont de la rivière Georges sur chevalets d'acier et à douze travées, entre Mulgrave et Sydney, a été gratté et peinturé.

A Pictou, le pont de la Pointe-Brown a été visité et réparé ; on y a remplacé cent traverses. Le caissonnage en cèdre qui protège la levée à l'extrémité sud du pont a été exhaussé de deux pieds en sus des deux pieds d'exhaussement mentionnés dans mon rapport de l'an dernier.

Les encoffrements en cèdre ont été remplis de pierre.

Près de Meadowville trois aqueducs en tuyaux de grès cassés ont été remplacés par des aqueducs en cèdre.

Les ponts suivants sur la division Oxford et New-Glasgow ont été grattés et peinturés :

Pont de Wallace, 6 travées.

Pont de la rivière de Waugh, 1 travée.

Pont de la rivière John, 3 travées. Le pont de Yankee-Grant, entre Mulgrave et New-Glasgow, a aussi été gratté et peinturé.

A Dorchester on a remplacé un pont en chevalets par une travée en tôle d'acier de 85 pieds de longueur reposant sur des culées en maçonnerie de première qualité. L'ouvrage a coûté $26,000.

Entre Truro et Painsec-Junction, on a visité, réparé et peinturé 16 aqueducs et ponceaux. Entre ces deux endroits on a aussi remplacé le bois d'épinette et de pruche le long des fosses-bestiaux par du cèdre dans les parois et du pin résineux pour les longrines.

A Cooks-Brook on a renouvelé un ponceau en bois.

On a posé des tirants plus solides en acier pour 8 travées en fer de 80 pieds, entre Moncton et Saint-Jean. Ces fermes ont été construites il y a près de 40 ans, et les anciens tirants étaient trop faibles pour le matériel roulant employé aujourd'hui.

A Chatham-Junction et Newcastle on a construit deux aqueducs en cèdre sous la voie pour mieux drainer les terres voisines.

Sur l'embranchement d'Indiantown on a renouvelé en pin résineux les superstructures de douze ponceaux.

Entre Newcastle et Campbellton, un viaduc en bois de 30 pieds de travée donnant passage au chemin public au-dessus des rails, à environ un mille au nord de Newcastle, a été remplacé par une ferme en acier de la même longueur.

Dix travées en fer de 100 pieds chacune ont été examinées, réparées, grattées et peinturées.

Entre les mêmes points, 13 paires de fosses garde-bestiaux en pruche et épinette ont été renouvelées avec du cèdre.

Entre Sainte-Flavie et la Rivière-du-Loup 12 paires de fosses garde-bestiaux ont été renouvelées, et des réparations nécessaires ont aussi été faites à un certain nombre de ponceaux couverts et découverts.

Entre la Rivière-du-Loup et la Jonction de la Chaudière une équipe d'environ huit maçons et journaliers a été occupée pendant près de quatre mois à reconstruire et réparer toutes les constructions en pierre. Quelques-unes de ces constructions ont été complètement renouvelées.

A Hadlow on a reconstruit en pierre une fosse pour les cendres. Une levée en travers du lac Saint-Charles a été couverte en blocailles pour la protéger contre l'affouillement des eaux du lac.

Les ponts suivants entre Moncton et Lévis ont été examinés, grattés et peinturés.

Petite Rivière	1	travée	60	pieds.
Rivière de Milieu	2	"	80	"
Rivière Têtagauche	5	"	100	"

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Entre Halifax et New-Glasgow on a peinturé dix sémaphores, soixante et six signaux d'aiguilles et dix-sept signaux de stations. Les clôtures aux approches des

chemins à toutes les traverses publiques sur toute la ligne ont été blanchies à la chaux.

Le bateau passeur de chemin de fer entre Mulgrave et la Pointe Tupper a été terminé et fait le service depuis près d'un an. Des approches en caisson ont été construites de chaque côté du détroit de Canso pour pourvoir au mouillage du steamer et de la barge.

Des ponts de transfert à double voie ont été construits à la tête des docks des deux côtés du dédroit. Ces ponts peuvent être élevés ou abaissés de sept pieds, de sorte que les wagons peuvent passer sur la barge ou en sortir en tout état de marée. On a fourni un steamer en acier convenable de 484 tonneaux. On a fourni deux barges. La grande barge porte quatre des plus grandes voitures à voyageurs ou huit wagons pour le fret.

On a aussi fait un peu de dragage à part celui dont on a parlé dans mon rapport de l'an dernier.

De nouvelles balances sur la voie ont été fournies à Sydney, au coût de $1,200. Ces balances étaient nécessaires à cause des grands chargements de charbon par chemin de fer des mines du Cap-Breton.

Entre la Jonction de Painsec et Truro, en octobre dernier, plusieurs affouillements graves se sont produits. Un remblai a été brisé près de Wentworth, lorsqu'un barrage de moulin creva, à environ deux milles au-dessus de la voie, et environ 30,000 verges de matériaux furent emportées par l'eau dans la vallée au-dessous. Le coût des réparations de cet affouillement a été d'environ $2,000. Les autres affouillements mentionnés peuvent se chiffer par $600.

A Saint-Jean un pavage en blocs de cèdre, de 300 par 50 pieds, a été posé sur l'approche du chemin jusqu'au hangar à marchandises intérieur, au coût d'environ $1,000.

A Saint-Jean, Sussex et Sainte-Flavie, les plaques tournantes ont été allongées et renforcées pour la commodité des grandes locomotives récemment mises sur cette ligne.

Tous les sémaphores, aiguilles et signaux de stations entre Moncton et Campbellton ont été peinturés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. Pottinger,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

Chemin de fer Intercolonial,
Bureau de l'inspecteur de la division mécanique,
Moncton, N.-B., 3 août 1894.

Monsieur,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés suivants des opérations de la division mécanique pour l'exercice terminé le 30 juin 1894 :—

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, moyenne par mille de parcours fait par les locomotives, et nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat des frais de traction par mois, pendant l'exercice.

E.—Etat général de la dépense de la division mécanique.

Deux locomotives ont été achetées pour le compte du capital pour augmenter le matériel.

Cinq des locomotives à cylindre de 14x22 et 16x22 pouces ont été retirées du ervice, et ont été remplacées par cinq locomotives à cylindre de 18x34 pouces, au compte des frais d'exploitation.

On a construit deux wagons-dortoirs de deuxième classe, une pour remplacer la vielle voiture à voyageurs de seconde classe, condamnée, et l'autre pour remplacer celle qui a été détruite sur la ligne.

Deux cent dix des vieux wagons fermés de 10 tonnes ont été retirés du service et remplacés par un nombre semblable de wagons de 20 tonnes de capacité chacun.

Cinquante-huit wagons plates-formes de 10 tonnes de capacité ont été condamnés et remplacés par d'autres, d'une capacité de 20 tonnes.

Soixante et sept wagons-gondoles et à charbon de 15 tonnes de capacité ont été condamnés et remplacés par des wagons plates-formes rentourés pour porter 20 tonnes.

Sept wagons fermés ont été menés aux ateliers et leur capacité a été augmentée de 10 à 20 tonnes, formant un total de 342 wagons dont on a doublé la capacité.

On a aussi construit cinq wagons-bascules et un chasse-neige.

Deux cent dix wagons à marchandises ont été pourvus du frein atmosphérique Westinghouse, ce qui porte à 957 le nombre de wagons munis de ce frein.

Voici un résumé des principaux ouvrages faits :—

BUREAU DES DESSINATEURS.

Collections de dessins pour la reconstruction des locomotives, classes B 3 et 4. Collection complète de dessins et de devis faits pour les nouvelles voitures à voyageurs de 1re classe, nouveaux wagons à bagages, nouveaux wagons fermés, et nouveaux wagons plates-formes. Dessins faits pour l'agrandissement et le perfectionnement du steamer *Mulgrave*. Nouvelle feuille de halage de locomotives, Registres de réparations de locomotives, d'approvisionnement d'eau et de réparations de plaques tournantes.

RÉPARATIONS DE LOCOMOTIVES.

Ateliers de la Rivière-du-Loup.

Vingt-deux locomotives ont subi des réparations générales et six des réparations spécifiques, pour lesquelles les nouvelles pièces suivantes ont été fournies, savoir : 2 nouvelles plaques tubulaires, 2 demi-plaques latérales de foyer ; 28 bandages de roues motrices, 1 roue motrice, 1 essieu moteur, 3 essieux de train de locomotive, 2 cylindres, 8 boutons de manivelle, 3 cabs, 7 chasse-pierres, 27 chaudières à vapeur ont été soumises à l'épreuve, 9 boîtes à feu ont été raccommodées, 5 locomotives ont été munies de freins perfectionnés de roues motrices, et une d'un appareil de chauffage à vapeur.

Deux chasse-neige rotatoires ont été réparés.

21,000 livres de boulons ont éte forgés et filetés pour les locomotives.

10,388 livres de boulons ont été forgés et filetés pour les wagons.

2,200 livres de boutons ont été filetés.

400 livres d'écrous ont été taraudés.

Ateliers de Richmond.

Quatorze locomotives ont subi des réparations générales et trois des réparations spécifiques, qui ont nécessité l'emploi des pièces neuves suivantes : 2 demi-plaques latérales de foyer, 12 bandages de roues motrices, un essieu moteur, 1 bouton de manivelle, 1 cab, 16 chasse-pierres.

Sept chaudières à vapeur ont été soumises à l'épreuve et onze boîtes à feu ont été raccommodées.

Sept locomotives ont été munies de freins perfectionnés, de roues motrices, et quatre d'appareils de chauffage à vapeur.

4,775 bonlons ont été forgés.

45,155 boulons ont été filetés.

704 boutons ont été filetés.

Ateliers de locomotives de Moncton.

Une nouvelle chaudière de locomotive et boîte à feu construite en entier, 84 locomotives ont subi des réparations générales, et 77 des réparations spécifiques; 79 chaudières à vapeur ont été soumises à l'épreuve, 29 boîtes à feu ont été raccommodées, 7,741 tubes ont été rapiécés.

Les pièces neuves suivantes ont été fournies : 2 plaques de tubes, 4 demi-plaques latérales de foyer, 2,405 tubes, 19 cylindres, 3 coussinets de cylindres, 12 roues motrices, 113 bandages de roues motrices, 24 essieux moteurs, 6 essieux de train de locomotives, 16 bielles, 82 bielles pendantes, 142 boutons de manivelle, 3 cabs, 23 chasse-pierres.

Dix-huit locomotives ont été munies de freins perfectionnés de roues motrices, et 22 d'appareils de chauffage à vapeur.

Deux nouvelles chaudières à vapeur ont été construites en entier pour le service de l'eau.

167,464 boulons ont été forgés.
216,786 " " filetés.
4,973 boutons ont été filetés.
69,616 livres d'écrous ont été taraudés.

Les ouvrages suivants ont été faits pour le vapeur *Mulgrave* :—Nouvelles cloisons en fer avec portes, dans les chambres de la machine et de la chaudière. De nouvelles soutes à charbon en fer pour remplacer les soutes en bois.

Nouveau magasin en fer pour les fournitures du mécanicien.

Nouveau réservoir de 200 gallons, en fer, pour des fins sanitaires, pour remplacer le réservoir en bois.

Un lourd davier d'ancre en fer, forgé et installé au complet.

Un appareil de levage mobile et engrenage complet dans la chambre de la machine.

Plaques de tubes condensateurs perforées et filetées pour les collets en cuivre.

Pour la barge aux wagons.—Quatre blocs d'arrêt de wagons, en fer, ont été forgés et posés. Quatre gros éperons en fer planés. Huit gros anneaux de pont et crampes forgés.

RÉPARATIONS DE WAGONS.

Ateliers de Moncton.

Reconstruits.—77 wagons à marchandises, 1 *flanger*, 1 chasse-neige à ailerons.

Capacité augmentée.—7 wagons à marchandises.

Grosses réparations.—Y compris le peinturage, le vernissage et la rénovation complète.—10 wagons-dortoirs de 1r classe. Un wagon-dortoir de 2e classe, 5 wagons-salon, le wagon du gouverneur général "Victoria", le wagon particulier "Ottawa", le wagon particulier du gérant général, 33 voitures de 1re classe, 33 voitures de 2e classe, 17 wagons-poste, 14 wagons à bagages, 11 fourgons, 342 wagons à marchandises, 6 chasse-neige à ailerons, 6 chasse-neige ordinaires.

Légères réparations.—7 wagons-dortoirs de 1re classe, 9 wagons-dortoirs de 2e classe, 1 wagon-salon, 52 voitures de 1re classe, 64 voitures de 2e classe, 40 wagons-poste, 34 wagons à bagages, 5 voitures à voyageurs étrangers, 87 fourgons, 4,318 wagons à marchandises, 12 chasse-neige à ailerons, 35 chasse-neige ordinaires.

Peinturés de nouveau.—519 wagons à marchandises, 15 chasse-neige.

Six wagons à marchandises ont été munies du frein atmosphérique Westinghouse.

Le chauffage à vapeur a été fourni à un wagon-dortoir de 1re classe, à 2 wagons-dortoirs de 2e classe, à une voiture officielle, et à une voiture de 1re classe.

Le wagon du gouverneur général a été muni d'un appareil d'éclairage électrique. Un ventilateur breveté "Hughes" a été posé dans deux wagons-dortoirs.

Une grande somme d'ouvrage a aussi été faite aux chariots à marchandises et bagages, sièges, armoires de sûreté, casiers à billets, marche-pieds et autres objets pour diverses stations.

FONDERIE DE LAITON DE MONCTON.

Production.—58,274 livres de fontes de laiton et 124,107 livres de coussinets de même métal.

NOUVEAU MATÉRIEL ET OUTILLAGE.

Nouvelle machine "Corliss" dite "Tandem Compound", 100 ch. v., et séparateur "Stratton", pour l'atelier des wagons. Nouvelle chaudière économique "Monarch", 125 ch. v., pour l'atelier des wagons. Nouvelle machine à grande vitesse, de 125 ch. v., et séparateur "Stratton", pour les légers dynamos électriques.

On a installé dans les ateliers des machines et des peintres le système à air chaud "Hyett et Smith", pour chauffer avec la vapeur d'épuisement, se composant de 2 machines verticales, 2 éventails et chauffeurs, et un arrangement de conduites, tuyaux droits et courbés pour distribuer l'air chaud.

On a enlevé tous les tuyaux de chauffage à vapeur.

Deux nouveaux appareils à raidir les courroies ont été faits dans les ateliers de Moncton pour les machines de la lumière électrique.

Nouvel appareil pour manœuvrer la machine à éprouver les essieux à l'air comprimé.

PLATE-FORME TOURNANTE.

Débarcadère de Pictou.—Nouvelle plate-forme tournante en bois construite et posée.

Saint-Jean.—Plate-forme tournante allongée à 50 pieds.

Sainte-Flavie.—Plate-forme tournante réparée et allongée à 50 pieds.

Hadlow.—Nouveaux chariots en fer forgé construits.

SERVICE DE L'EAU.

West-River.—Nouveau chateau d'eau de 50,000 gallons construit. Nouvelles chaudière et pompe. Poêle neuf. Vieux wagon fermé couverti en soute à charbon.

Elmsdale.—Nouveau chateau d'eau de 50,000 gallons construit. Posé 40 pieds de tuyaux de 4 pouces en fonte.

Tatamagouche.—Reconstruit le chateau d'eau de 50,000 gallons. Nouveaux tuyaux pour l'eau et la fumée. Réservoir construit et clôturé. Posé 1,000 pieds de tuyaux de 4 pouces en fonte.

Sussex.—Construit le chateau d'eau de 50,000 gallons (apporté de Pugwash). Nouvelles chaudière et pompe à vapeur, 2 nouveaux tuyaux pour l'eau.

Assametquaghan.—Construit un nouveau chateau d'eau de 16,000 gallons et nouveaux chevalets.

Beaver-Brook.—Construit un nouveau chateau d'eau de 16,000 gallons. Nouvelle chaudière à vapeur. Nouvelle pompe à vapeur. Nouveaux tuyaux de réservoir. Poêle neuf. Réservoir construit. Posé 360 pieds de tuyaux de 2½ pouces.

Cedar-Hall.—Nouveau chateau d'eau de 16,000 gallons et chevalets. Tuyaux neufs pour le chevalets. Tuyaux neufs pour le chateau d'eau. Réparé le tuyau principal de distribution d'eau.

Saint-Jean.—Nouveau chateau d'eau de 16,000 gallons. Posé 125 pieds de tuyau galvanisé de 2½ pouces.

Saint-Charles.—Chateau d'eau réparé et peinturé. Chaudière et pompe à vapeur posées. Posé 260 pieds de tuyau galvanisé, de 4 pouces. Extrait 1,800 pieds de roc. Puits creusé.

Alton.—Chaudière regarnie de tubes.

Amherst.—Nouvelle porte hydraulique et grue hydraulique.

Bayfield Road.—Tuyau neuf pour chateau d'eau et tuyau pour la fumée.

Belleune.—Garni la chaudière de tubes neufs.

Campbellton.—Réparé la pompe à vapeur et les prises d'eau pour incendie.

Canaan.—Nouveau tuyau pour la fumée.
Chaudière.—Réparé la pompe du moulin à vent.
Causapscal.—Nouveau tuyau pour la fumée.
Sainte-Anne.—Nouveaux tuyaux à vapeur.
Hampton.—Réservoir reconstruit.
Jacquet River.—Réservoir réparé.
Londonderry.—Réparé la chaudière à vapeur et pompe posée.
Petit Métis.—Réparé la pompe à air chaud.
Métapédia.—Réservoir nettoyé et réparé.
Moncton.—Une grue hydraulique reconstruite et une réparée.
Mulgrave.—Réservoir réparé et clôturé. Posé 90 pieds de tuyaux galvanisés de 2½ pouces.
New-Glasgow.—Réparé la grue et le compteur hydraulique. Nouveau tuyau de grue.
Pointe-du-Chêne.—Nouveau tuyau de chateau d'eau.
Débarcadère de Pictou.—Posé une pompe d'occasion et 80 pieds de tuyau.
Pointe-Tupper.—120 pieds de tuyaux galvanisés de 3 pouces posés dans la remise aux locomotives.
Jonction de Pugwash.—Poêle et tuyaux neufs. Vieux wagon fermé transformé en soute à houille.
Rogersville.—Tuyau neuf pour chateau d'eau et tuyau à fumée.
Rivière-du-Loup.—Réservoir réparé, pompe à vapeur et tuyau d'aspiration.
Pin-Rouge.—Réparé la pompe à vapeur.
Springhill.—Réparé la grue, la pompe à vapeur et le tuyau à fumée.
Saint-Moïse.—Nouveaux robinets pour l'indicateur du niveau d'eau, tuyau de chateau d'eau, et tuyau neuf pour la fumée. Réparé la grue.
Saint-Fabien.—Enlevé la chaudière pour la réparer et posé une chaudière réparée.
Sainte-Luce.—Réparé le tuyau du moulin à vent et du chateau d'eau.
Sainte-Flavie.—Réparé le support en charpente du chateau d'eau. Nouveau lambris posé.
Saint-Pascal.—Réservoir nettoyé et clôturé. Tuyau en fonte posé.
Dalhousie.—Réparé et nettoyé le réservoir.
Sydney.—Relié le tuyau de distribution d'eau de la ville à la chambre des machines, et posé deux prises d'eau d'incendie. Posé 120 pieds de tuyaux galvanisés dans la chambre des machines.

Je certifie par les présentes que le matériel roulant est en bon état. Pas une seule locomotive n'avait besoin de réparations à la fin de l'exercice, excepté la locomotive 208, qui a besoin d'un nouveau cylindre que doit fournir la Canadian Locomotive & Engine Co., de Kingston.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRANCIS R. F. BROWN,

Surintendant de la division mécanique.

Mr D. Pottinger,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE de locomotives, voitures et wagons de différentes classes, le 1er juillet 1893 et le 30 juin 1894.

	Locomotives.	Voitures et wagons de différentes classes. Wagons-lits de 1re clas.	Wagons-lits de 2e clas.	Wagons-salons.	A voyageurs, 1re classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wag.-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fermés.	Plat.-formes 10, 15 et 20 tonnes.	W.-bascules, 6 tonnes.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à houille, 20 tonnes.	Wagons à bestiaux.	Fourgons.	Total.	Chasse-neige	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.
Disponibles, propres au service	206	15	5	5	91	95	24	39	2,020	2,109	999	459	777	103	99	6,840	44	10	21	2	77
do jugés impropres au service			1		1				51	33		12	5			103					
Total	206	15	6	5	92	95	24	39	2,071	2,142	999	471	782	103	99	6,943	44	10	21	2	77
Biffées du registre, remplacées par des nouvelles	*4*																				
Achetées pour le compte du capital	2																				
Changés de seconde classe en dortoirs de seconde classe			1			*1*															
do gondoles et grands wagons à houille en wagons plates-formes, en les reconstruisant										67		*53*	*14*								
Total	204	15	7	5	92	94	24	39	2,071	2,209	999	418	768	103	99	6,943	44	10	21	2	77
Déclarés impropres au service, juillet 1893			1		1				51	33		12	5			103					
do do au cours de l'exercice	5					1			164	164	8	41	22	2		342	1				
	5		1		1	1			215	137	8	53	27	2		445	1				
Moins, reconstruits	5		1			1			210	58	5	53	16			344	1				
					1				5	79	3		11	2		101					
A reconstruire et réparer	204	15	6	5	91	94	24	39	2,066	2,130	996	418	757	101	99	6,842	44	10	21	2	77
	204	15	6	5	92	94	24	39	2,071	2,209	999	418	768	103	99	6,943	44	10	21	2	77

A déduire les chiffres en italiques.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1894.

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.						
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste et à bagage.	A marchandises.	Total.	Chasse-neige.	Moyenne, voyageurs.	Moyenne, marchandises.
1893—Juillet	124,153	231,820	537,764	261,799	2,999,813	3,799,376	....	6·44	12·94
Août	126,445	215,179	554,775	282,347	2,836,062	3,673,184	65	6·60	13·18
Septembre	104,914	223,497	486,472	267,973	2,966,379	3,720,824	....	6·92	13·51
Octobre	92,582	257,714	423,528	254,978	3,556,976	4,235,482	....	7·32	13·80
Novembre	96,358	244,793	431,934	257,434	3,472,025	4,161,393	3,167	7·15	14·18
Décembre	98,066	280,637	436,720	256,887	3,473,409	4,167,016	18,217	6·97	12·37
1894—Janvier	101,266	262,924	407,906	238,156	3,075,670	3,721,732	24,950	6·37	11·69
Février	90,182	243,476	359,504	213,826	2,926,234	3,499,564	28,402	6·35	12·02
Mars	100,564	265,429	420,291	239,842	3,505,986	4,166,119	2,046	6·56	13·21
Avril	94,617	261,290	421,468	231,354	3,506,764	4,159,586	1,644	6·89	13·42
Mai	97,840	248,884	417,792	237,170	3,437,922	4,092,884	3,584	6·69	13·81
Juin	103,193	236,917	460,219	243,199	3,266,656	3,970,074	90	6·72	13·75
	1,230,180	2,972,560	5,358,373	2,984,965	39,023,896	47,367,234	82,165	6·78	13·13

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Moyenne de la consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupapes et de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape et de suif.	Livres de chiffons.
1893—Juillet	40,173	432,617	12,162	23,998	22,278	8,623	10·77	6,297	5·54	5·14	1·99
Août	38,274	415,701	11,658	23,874	21,784	8,699	10·86	6,282	5·71	5·24	2·09
Septembre	37,175	399,656	12,070	23,147	19,000	8,492	10·75	6,765	5·76	4·75	2·12
Octobre	40,003	425,028	13,139	24,068	19,294	8,601	10·62	6,924	5·66	4·53	2·02
Novembre	39,044	413,847	13,558	22,976	18,280	8,551	10·59	7,336	5 55	4·42	2·06
Décembre	46,348	466,633	16,489	26,562	22,833	9,426	10·06	7,915	5·69	4·89	2·02
1894—Janvier	46,215	455,229	15,638	26,514	21,626	9,115	9·85	7,694	5·82	4·75	2·00
Février	42,597	418,559	14,607	25,915	20,842	8,631	9·82	7,817	6·19	4·98	2·06
Mars	41,406	444,267	14,900	26,379	21,531	9,353	10·73	7,512	5·93	4·84	2·10
Avril	40,191	430,304	14,060	25,921	20,555	8,385	10·76	7,319	6·02	4·77	1·94
Mai	39,604	424,405	12,774	26,548	22,210	9,222	10·71	6,742	6·25	5·23	2·17
Juin	38,834	414,621	12,039	26,108	22,074	9,057	10·67	6,504	6·29	5·32	2·18
Totaux	489,864	5,140,867	163,094	302,010	252,307	106,155	10·49	7,094	5 87	4·99	2·06

J. SUTTON,

Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B.. 30 juin 1894.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1er juillet 1893 jusqu'au 30 juin 1894.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du mécanicien-chef, descommis et frais de bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders, et outils.	Eau.	Remises des locomotives et plaques tournantes.	Total.	Moyenne par 100 milles. App. du mécanicien-chf.	Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations	Eau.	Rem. de loc. et plaq. tour.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$	$	$	$	$	$	$	$ c.
1893—Juill.	432,617	964 52	22,644 83	32,893 65	2,717 47	20,783 57	1,654 79	1,446 04	83,104 87	·22	5·24	7·60	·63	4·80	·38	·33	19·20
Août.	415,701	926 44	22,478 18	31,650 29	2,806 93	23,708 32	1,950 63	1,688 26	85,209 05	·22	5·41	7·61	·67	5·70	·47	·41	20·49
Sept..	399,656	942 39	21,642 74	33,259 47	2,659 62	22,255 86	3,272 27	1,463 40	85,495 75	·23	5·42	8·32	·66	5·57	·82	·36	21·38
Oct...	425,028	1,133 32	22,615 93	35,586 48	2,713 69	22,654 62	4,370 14	2,114 29	91,188 47	·26	5·32	8·37	·64	5·33	1·03	·50	21·45
Nov..	413,847	1,039 43	22,107 62	37,348 70	2,802 12	20,484 75	5,090 11	1,795 75	90,668 48	·25	5·34	9·02	·68	4·95	1·24	·43	21·91
Déc..	466,633	1,066 65	24,603 34	45,696 29	3,350 65	21,799 86	5,783 48	2,935 37	105,235 64	·23	5·26	9·80	·72	4·67	1 24	·63	22·55
1894—Janv.	455,229	1,059 52	23,906 94	42,823 07	3,055 42	22,240 37	2,470 91	2,610 34	98,166 57	·23	5·25	9·41	·67	4·88	·54	·58	21·56
Fév..	418,559	1,043 31	22,330 01	40,441 71	2,937 87	19,571 19	3,380 75	2,630 37	92,335 21	·25	5·33	9·66	·70	4·68	·81	·63	22·06
Mars.	444,267	1,081 93	23,247 01	40,039 58	3,014 55	18,487 35	2,272 22	1,327 39	89,470 03	·24	5·23	9·01	·68	4·16	·51	·30	20·13
Avril.	430,304	1,013 01	22,196 80	37,552 03	2,663 02	23,471 96	2,302 06	1,563 28	90,762 16	·23	5·16	8·73	·62	5·46	·53	·36	21·09
Mai..	424,405	933 39	22,783 16	34,400 42	2,949 68	20,444 51	2,072 64	1,792 11	85,375 91	·22	5·37	8·11	·69	4·82	·48	·42	20·11
Juin..	414,621	1,044 84	22,760 21	32,785 64	2,919 70	21,890 68	2,340 95	1,033 60	84,775 62	·25	5·49	7·91	·70	5·28	·57	·25	20·45
Totaux...	5,140,867	12,248 75	273,316 77	444,477 33	34,590 72	257,793 04	36,960 95	22,400 20	1,081,787 76	·24	5·31	8 64	·67	5·02	·72	·44	21·04

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1894.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

État général des dépenses de la division mécanique, pour l'année terminée le 30 juin 1894.

Nombre de milles parcourus par les trains			4,202,740
do	do	locomotives	5,140,867
do	do	wagons	47,367.234
do	do	chasse-neige	82,165

	$ c.
Frais de traction	1,081,787 76

		$ c.
Coût des réparations aux wagons :		
Réparations aux voitures à voyageurs		66,132 15
do	wagons-poste, wagons des messageries et à bagage	18,136 48
do	wagons à marchandises et fourgons	217,010 47
do	chasse-neige et flangers	7,554 84
Huile et chiffons		18,409 63
Total		327,243 62

				$ c.
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains				25 74
do	do	do	locomotives	21 04
do	do	do	wagons	2 28

						$ c.
Coût des réparations aux wagons et chasse-neige par 100 milles parcourus par les trains						7 23
do	do	do	do	do	locomotives	6 01
do	do	do	do	do	wagons et chasse-neige	0 65

					$ c.
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains					0 44
do	do	do	do	locomotives	0 36
do	do	do	do	wagons et chasse-neige	0 04

		$ c.
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par eux :		
Wagons à voyageurs		1 19
do	poste, à messageries et à bagage	0 61
do	à marchandises et fourgons	0 55
Chasse-neige et flangers		9 19

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

Moncton, 30 juin 1894.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne de chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1893.						
4 juillet..	15.35	Spécial..	Marchandises.....	J. Thomas........	E. Kennedy..........	104
5 do ..	13.00	do ..	Equipe.	W. F. Ferguson.........	E. Kean..........	114
5 do ..	14.00	do ..	do	C. A. Atkinson..........	E. Hayward.....	131
7 do ..	4.55	16	Marchandises.....	Geo. C. Keys..........	D. Yould.....	4
11 do ..	18.45	13	Omnibus.........	W. H. Donkin........	John Ross............	184
15 do ..	10.00	......	Garage..........	....	R. James	190
18 do ..	9.08	1	Express.........	D. Rutherford..........	James Clark...........	82
18 do ..	19.25	57	Omnibus	W. A. Hope............	W. Appleton...........	23
19 do ..	8.20	16	Marchandises.....	G. Margeson	Geo. Feetham.	196
23 do ..	6.35	Spécial..	do	J. McDormand	H. McDonald.	39
4 août ..	10.20	17	Omnibus	J. W. Miller....	C. Saunders.	....
7 do ..	20.45	6	Marchandises....	R. A. Rainnie...	J. J. Irvine...	50
8 do ..	16.23	34	Express	M. Letarte.....	O. Jollivet...	164
9 do ..	8.25	24	Marchandises.....	A. E. Brown	Geo. Kentley..........	79
15 do ..	14.30	... ...	... .	....	....	......
17 do ..	19.00	Spécial..	Marchandises. ..	G. W. Hopper....	T. W. Hennessey	81
18 do ..	20.00	....	....	....	....	......
27 do ..	24.00	Spécial..	Marchandises.....	John Henderson........	Geo. Manning	208
30 do ..	9.30	do ..	do	A. Gamache.......... ..	W. H. Rogeau.........	3
30 do ..	10.05	2	Express.........	G. H. Trueman.........	T. W. Prince..........	159
30 do ..	15.30	97	do ch.f. O. et A.	A. Le Cain	Jas. Leitch.............	2
1er sept...	7.30	Spécial..	Marchandises....	W. W. Gordon...... ...	A. Sproull..... ...	113
1er do ..	16.45	do ..	do	H. McDormand.........	P. Fraser.......	108
6 do ..	8.50	76	Omnibus	E. L. Watts...........	T. G. Scott	187
6 do ..	14.10	35	do	P. E. Heine	W. J. Coffey..........	17
11 do ..	13.00	Spécial..	Marchandises....	A. Desjardins.........	T. W. Henry. .... / Wm. Fraser....	179 / 180
16 do ..	14.15	....	Garage...... ...	....	Alex. McDonald	16
5 oct....	9.30	Spécial..	Marchandises.....	A. Gamache.....	J. Fahey	2
9 do ..	24.00	do ..	do	J. B. Pollock.....	R. Kennedy....... .	34
26 do ..	8.04	7	Express	J. Sproull.............	F. Whitney.	132
27 do ..	9.45	55	Marchandises....	W. J. Dickson.... ...	J. Wall.......	103
28 do ..	9.10	....	....	....	... .	.....
31 do ..	6.40	16	Marchandises. ...	E. Thomson...........	C. McCarthy..........	181
1er nov. ..	2.00	16	do	W. McClafferty.........	D. Yould	183
5 do ..	22.00	....	Garage.....	....	C. McHugh.....	118
6 do ..	15.00	23	Marchandises.....	A. E. Brown	R. Wilson.............	41
7 do ..	4.20	Spécial..	do	J. B. Dubé	T. Matheson...... .... / J. Smith	178 / 83
15 do ..	3.30	45	Omnibus.........	Ls. Couture............	H. Turner....	156
15 do ..	16.35	Spécial..	Equipe..........	Jas. Buchanan..........	J. G. McDonald.... ...	72
17 do ..	13.20	....	Garage..........	....	Alex. McDonald........	16

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Circonstance de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Thomson	Robt. Ryan	Employé	En attelant	Blessé à la main.	
Bartibogue	J. Arseneault	do	En chargeant des traverses	do do	
Acadiaville	M. Woods	Ni l'un ni l'a.	Sur la voie	Fatal	Mort accidentelle.
Oxford-Junction	E. Crawe	Employé	En attelant	Blessé à la main	
2 mil. E. de Truro	Chas. Robinson	Ni l'un ni l'a.	Se ten't trop près de la voie	Fatal	do
Saint-Jean	Hy. McDade	Employé	En attelant	Blessé au doigt	
½ m. E. de Truro	Mme Bockleman	Ni l'un ni l'a.	Marchant sur la voie	Fatal	do
Près Dartm'th	Harry Brown	do	Couché sur la voie	do	do
¼ mille à l'ouest de Stewiacke.	George Ryan	do	Marchant sur la voie	Bras cassé	
Truro	C. W. Lutes	Employé	Glissé et tombé en essayant de monter sur un convoi en marche.	Grièvem. blessé	
New-Glasgow	J. W. Miller	do	En descendant d'un wagon à bagage, trébuc. et tomba	Blessé aux épaules et à la figure	
Rivière-Pollet	Wm. Manship	do	En essayant de monter sur un convoi en marche	Entorse aux chevilles des pieds.	
3 milles E. de St-Jean-Port-Joli.	Chas. Dubé	Ni l'un ni l'autre.	Couché sur la voie	Fatal	Mort accidentelle.
Memramcook	M. Wilson	Employé	Glissé en descendant d'un wagon.	Blessé au côté	
Truro	John Ward	do	Essaya de se hisser sur des wagons à charbon.	Jambe cassée	
Richmond	Mme Byers	Ni l'un ni l'a.	Marchant sur la voie	Légèrem. blessé.	
Rivière-Barnabé.	J. O. Quilty	Employé	Tomba à bas de l'échelle du sémaphore.	Blessé au dos et à la jambe.	
Moncton	Jas. McManus	do	Tomba du wagon en étendant la corde d'alarme.	Légèrem. blessé.	
Sainte-Flavie	E. Gagnon	do	En attelant	Blessé à la main.	
1½ mille à l'ouest de Moncton.	Sauvage ivre	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie	Légèrement blessé seulement.	
Halifax	Geo. Alexander	do	Sur la voie	Fatal	Mort accidentelle.
Stellarton	Ed. Siddall	Employé	Tomba sous les wagons en garant.	do	do
Rivière-James	Annie Nichols (enfant).	Ni l'un ni l'autre	Sur la voie	do	do
Dalhousie-Junct.	A. McKenzie	Employé	En attelant	Blessé à la main.	
Chatham-Junct.	Bliss Sears	do	Tombé d'un convoi en marc.	Grièvem. blessé.	
Campbelton	McLean (3 ans).	Ni l'un ni l'a.	Sur la voie	Fatal	do
Pictou	James McDonald	do	Marchant sur la voie	do	do
Sainte-Flavie	A. Deschamplain	Employé	En attelant	Grièvem. blessé.	
Rockingham	C. Doyle	do	En garant	Blessé au pied	
Rothesay	Geo. Mahoney	do	Tombé entre la plate-forme et le wagon en donnant l'ordre de partir au conv.	Jambe cassée	
Ferrona-Junct'n	Arch McPherson	do	Main prise dans la fenêtre du wagon.	Doigt et ongle arrachés	
Wentworth	Ben. Embree Chas. Teed	Ni l'un ni l'autre.	En chargeant un wagon avec de l'écorce elle tomba sur eux.	Jambe cassée et grièvem. blessé. Bras cassé	
Londonderry	E. Thomson	Employé	Tomba en courant pour rattrapper son convoi.	Blessé au genou.	
Embr. de Pugsley	Ang. Chisholm	do	Tomba en sautant d'une locomotive en marche.	Jambe cassée	
Moncton	N. Stableford	do	En fais't le garage, le pied se prit et il tomba sous l. wag.	Fatal	Mort accidentelle.
Sackville	J. Brown	do	En déchargeant des march.	Blessé au doigt	
Petit-Métis	Oct. Lefrançois	Ni l'un ni l'	Essaya de sauter sur un convoi en marche.	Fatal	do
Sainte-Flavie	N. Plourde	Employé	En attelant	Corps écrasé	
Union	W. Grant	do	Sauta en bas d'un convoi en marche.	Grièvem. blessé.	
Pictou	J. McPherson	do	En attelant	Blessé à la main.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1893.						
17 nov.	14·45	....	....	....	....	.....
21 do	14·30	Spécial	Marchandises	W. Papineau	Ls. Sheedy	6
26 do	13·30	do	do	J. Chenard	O. Lebel	75
29 do	8·05	55	do	W. J. Dickson	J. Wall	103
6 déc.	9·00	....	Garage	....	E. Tobin	93
7 do	20·15	Spécial	Marchandises	Jas. McDormand	R. Kennedy J. B. Champion	175 34
7 do	23·40	....	Garage	....	C. McHugh	118
10 do	24·30	16	Marchandises	W. McClafferty	D. Yould W. F. Hicks	183 44
11 do	9·55	Spécial	do	A. Gamache	A. Connell	177
19 do	8·00	....	Garage	....	J. Williamson	67
23 do	13·45	19	Express	N. Pushie	J. McEachren	148
23 do	10·30	Spécial	Marchandises	J. Casey	B. C. Gesner	53
1894.						
2 janv.	15·40	....	Garage	....	E. Tobin	93
3 do	1·30	Spécial	Marchandises	Ls. Belanger	E. Thomas	202
22 do	23·15	....	Garage	....	J. Leonard	95
29 do	22·20	Spécial	Marchandises	G. Couchy	Ls. Sheedy	76
30 do	18·30	do	do	R. McDonald	A. Sproull	108
31 do	5·50	do do	do Equipe	C. A. Atkinson J. McGinn	Geo. Morrison J. Moody W. H. Anderson	84 139 141
14 fév.	17·12	46	Convoi ordinaire	F. Derouin	H. A. Turner	156
19 do	9·00	Spécial	Marchandises	H. McDormand	A. Prowse	80
28 do	14·15	....	Garage	....	F. Cloutier	103
3 mars.	11·40	Spécial	Marchandises	Jno. McDonald	Jas. Sproull	117
23 do	23·40	33	Express	A. E. Olive	J. Cameron	147
24 do	9·50	5	Marchandises	R. A. Rainnie	S. Watson	52
27 do	5·10	16	do	E. Thomson	C. McCarthy J. Gilfillan	181 66
3 avril.	18·50	Spécial	do	H. McDormand	P. Fraser	110
9 do	8·15	Lège	Locomotive	....	Alex. McDonald	132
9 do	11·45	Spécial	Merchandises	J. Casey	J. T. Smith	42
19 do	15·20	....	Garage	....	M. Tobin	189
21 do	20·35	Spécial	Marchandises	W. Bovard	A. Rushton F. W. Welling	147 129
23 do	13·15	do	do	W. W. Gordon	P. Fraser	113
25 do	8·30	do	do	F. Brown	J. Dean	66
25 do	17·45	46	Convoi ordinaire	M. Audet	J. Devereaux	138
28 do	13·30	6	Marchandises	A. W. Melick	J. J. Irvine	45
12 mai	14·50	1	Express	R. Rainnie	J. H. Hunter	59
16 do	9·45	36	Convoi ordinaire	D. Hunter	D. Pineo	140
16 do	17·50	6	Marchandises	R. A. Rainnie	W. J. Hunter	60
18 juin	8·45	Spécial	do	J. B. Pollock	B. Peterson	182
27 do	10·30	do	do	T. Bellemare	F. Cloutier	116
29 do	12·50	42	do	J. A. Bernier	E. B. Price	30

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Fin.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Amherst..	W. Atkinson . .	Employé. . .	Tomba entre le wagon et la plate-forme en déchargeant des marchandises.	Blessé à la jambe.	
Chaudière	Jos. Leclerc ...	do ..	Tomba d'un tr. en marche	Fatal	Mort accident.
Saint-Fabien....	Vincent Daston (sourd et muet).	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie....	do	Mort accidentelle.
Près Riversdale.	Jas. McDonald .	Employé. ..	Tomba d'un con. en march	Légèrem. blessé.	
Garage de cale sèche d'Halifax.	Edward O'Grady	do ...	Jeté à bas du wagon par la passerelle	do ..	
Windsor-Junct..	J. Weir	do ...	Tomba à bas du con. en ma	Ent. à la ch. du pd	
Moncton	H. P. Brand....	do ...	En attelant	Blessé à la main.	
Trav. de Meadow-Brook.	Dom. Melanson..	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie en voiture..............	Fatal	Mort accident.
Saint-Octave....	Joseph Beaulieu	Employé. ..	En faisant le garage.....	Blessé au pied...	
Newcastle.... ..	Harry Graham..	do ...	En attelant.............	do à la main.	
3 milles E. d'Antigonish.	— Wadden......	Voyageur...	Tomba d'un con. en march	do à la tête..	
Pugsley, gar. de.	Jas. White	Employé. ..	Glissa d'un wagon en mou.	do à la ch. du pd	
Richmond	E. Hennessey...	do ...	En attelant......	do à la main.	
Sayabec	P. Beaulieu.....	do ...	do	do do ...	
Truro	Fk. Black.......	do ...	do	do do	
Hadlow	J. Gagné . ..	do ...	do	do do	
Stellarton.	A. Haley . . .	do ...	do	do do	
Rivière-Barnabé.	Wm. Hillman	do ...	Collision de convois.....	Légèrem. blessé.	
	M. Estabrooks	do ...	do	do do .	
1½ mille O. de Rimouski.	Conrad Ringuet.	Ni l'un ni l'a.	Marchant sur la voie....	Fatal	Mort accidentelle.
Pointe-Tupper..	G. J. Fadder....	Employé. ..	En faisant le garage, glissa et tomba...........	Jambe cassée...	
Rivière-du-Loup	Andrew Earl ...	do ...	En attelant.............	Fatal	Mort accident.
Stellarton.......	Jno. McDonald.	do ...	do	Blessé au dos...	
Bathurst.	Bliss Sears......	do ..	Glissa et tomba du tender de la locomotive....	Blessé à la tête et au dos.	
Salisbury	S. Watson......	do ...	En emb. des bestiaux dans le wagon glissa et tomba	Epaule disloquée.	
Jonct. d'Oxford.	Henry Melanson	do ...	En attelant.............	Blessé à la main.	
Hav.-au-Bouche.	Hugh McDonald	do ...	do	do	
Scotch Hill.....	Thos. Elliot	Ni l'un ni l'a.	Marchant sur la voie....	Fatal	Mort accident.
Amherst........	Geo. Floyd	do ...	Trav. entre les w. pendant que le c. faisait le garage.	Blessé au pied..	
Tête de lig. en eau prof., Halifax.	Thos. Boutillier.	do ..	Eut une attaque de nerfs sur la voie.	Fatal	Mort accidentelle.
Harcourt... ..	Hy. Pascal	do ...	Essayé de monter sur un convoi en marche......	Blessé à la jambe.	
Antigonish	T. Freeland. ...	Employé. ..	En attelant	Blessé à la main.	
Enfield	Neil McDougall.	do ...	En hissant le sémaphore, frappé par le bras. ...	Blessé à la tête..	
Sainte-Flavie. ..	J. B. Michaud.	do ...	En attelant.............	Légèrem. blessé.	
Hampton......	Mlle Bradshaw..	Voyageur...	Jeté à bas du wagon en faisant le garage	do ..	
Moncton	Mlle Tufts......	Ni l'un ni l'a.	En traversant la voie ...	do ..	
Bartibogue	G. McGinn.....	Employé. ..	Tomba à bas du convoi en appliquant les freins. .	Blessé à la tête..	
Petitcodiac	Fred. Pidgeon..	Ni l'un ni l'autre.	Sauta à bas du tr. en marc. (s. leq. il se trou. en ach.)	Grièvem. blessé.	
1¾ mille à l'est de Riversdale.	Alfred Wilson..	do ...	Trouvé mort à côté de la voie, supposé avoir été frappé par un convoi..	Fatal	Mort accidentelle.
Jetée Princesse Lévis.	Jno. Connolly...	Employé. ..	En attelant.............	Main coupée....	
Saint-Octave....	Nap. Michaud..	Ni l'un ni l'autre.	Trav. la voie en voiture..	Légèrem. blessé.	

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
MONCTON, N.-B., 11 octobre 1894.

MONSIEUR,— J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation dans la part qui revient à l'Etat, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1892-93	$34,316 11
En 1893-94	32,975 47
	$ 1,340 64

Les dépenses d'entretien ont été :

En 1893-94	$17,645 09
En 1892-93	16,889 95
	$ 755 14

Les recettes et les dépenses se comparent comme suit :—

Recettes	$32,975 47
Dépenses	17,645 09
	$15,330 38

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits, et la voie et les constructions sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dr. — Compte des recettes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. — Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1894.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1894.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
16,889 95	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 1.	17,645 09	11,519 00	Voyageurs	12,483 64
17,426 16	Solde	15,330 38	21,645 27	Marchandises	19,339 99
			1,151 84	Malles	1,151 84
34,316 11		32,975 47	34,316 11		32,975 47

Certifié exact,
T. Williams,
Comptable-chef et trés., ch. de f. Int.

R. B. BOGGS,
Comptable. Emb. Windsor.

Moncton, N.-B., 30 juin 1894.

N° 2—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Relevé n° 1.

Entretien de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
$ cts.		$ cts.
9,945 42	Réparations à la voie	9,783 98
Av. 2,978 00	Rails et attaches	2,836 16
4,050 85	Traverses	1,378 97
2,335 21	Ponts	773 86
19 19	Signaux	39 90
3 60	Cadenas d'aiguilles	....
211 35	Ponceaux et fosses-bestiaux	....
203 31	Quai à Windsor	347 68
745 09	Bâtiments et plates-formes	280 66
77 12	Wagonets de tournée et wagonets à bras	51 40
282 60	Chasse-neige et *flangers*	411 07
165 70	Outillage et réparations	145 26
715 65	Clôturage	418 20
1,112 86	Bureau du comptable et dépenses	1,142 08
....	Divers	35 87
16,889 95		17,645 09

Certifié exact,
T. Williams,
Comptable-chef, ch. de fer Int.

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. Windsor.

Moncton, N.-B., 30 juin 1894.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

1894.		$ c.	1894.		$ c.
30 juin....	Compte des vieux rails.............	4,200 00	30 juin..	Compte fédéral.........	14,161 10
	Compte des approvisionnements....	6,462 02			
	Ch. de fer Windsor et Annapolis..	3,499 08			
		14,161 10			14,161 10

Certifié exact,
T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier, C. de fer I.

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1894.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ÉTAT MENSUEL des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Malles.	Marchandises.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1893—Juillet................................	1,391 37	96 91	1,497 25	2,985 53
Août................................	1,664 20	96 91	1,679 66	3,440 77
Septembre................................	1,531 56	96 90	1,829 00	3,457 46
Octobre................................	626 38	95 68	2,194 41	2,916 47
Novembre................................	1,424 42	95 68	1,971 70	3,491 80
Décembre................................	924 07	95 68	1,441 24	2,460 99
1894—Janvier................................	606 32	99 36	1,332 22	2,037 90
Février................................	609 48	88 32	1,120 57	1,818 37
Mars................................	817 76	99 36	1,404 94	2,322 06
Avril................................	653 25	92 00	1,535 20	2,280 45
Mai................................	885 16	99 36	1,717 94	2,702 46
Juin................................	1,349 67	95 68	1,615 86	3,061 21
	12,483 64	1,151 84	19,339 99	32,975 47

Certifié exact,
T. WILLIAMS.
Comptable-chef et trésorier, C. de fer I.

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1894.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 11 octobre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur l'embranchement Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

VOIE.

Sur trois milles on a remplacé les vieux rails de fer par des rails d'acier de 4½ pesant 56 livres à la verge.

TRAVERSES.

On a renouvelé dans le cours de l'année 7,834 traverses ordinaires et cinq groupes de traverses de croisement.

BALLASTAGE.

On a levé les traverses sur environ 6 milles de l'embranchement et posé 3,500 verges de ballast.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Une voie d'évitement additionnelle a été posée à Newport, de 400 pieds de longueur, pour faire le raccordement avec une ligne d'embranchement conduisant aux carrières de platre. Il se fait maintenant de grandes opérations sur cette voie d'évitement et cet embranchement.

CLÔTURES.

On a posé trois cent cinquante-sept perches de clôture en fil métallique barbelé et à treillis en remplacement de l'ancienne clôture en perche.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

On a entièrement renouvelé la plateforme à Mount-Uniacke, de 260 pieds sur 9 pieds. De grandes réparations ont été faites aux plateformes à Ellershouse et Newport.

Les fondations du hangar aux marchandises à Windsor ont été examinées et on a posé de nouvelles soles.

Un plancher en bois franc a été posé dans les chambres d'habitation de la gare de Windsor.

PONTS ET PONCEAUX.

Quatre vieilles travées en bois du pont de Sainte-Croix ont été remplacées par des travées en acier, dont deux de 34 pieds et deux de 32 pieds. Les culées et piles de cette construction ont été examinées et jointoyées.

Deux ponceaux en cèdre ont été faits entre Beaver-Bank et Mount-Uniacke, pour remplacer des drains en pierre qui s'étaient engorgés.

Une partie du devant du quai de Windsor a été blindé sur le côté du havre pour le protéger contre la glace. Un certain nombre de poteaux de défense ont aussi été fournis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT
MONCTON, N.-B., 11 octobre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince Edouard, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1894.

Je joins à ce rapport celui du surintendant et des relevés de divers comptes.

M. Joseph Unsworth a été le surintendant du chemin de fer durant l'exercice, mais comme il n'avait pas signé le rapport annuel à l'époque de son regrettable décès le 10 septembre dernier, ce rapport a été signé par son successeur, Mr A. McDonald.

La longueur de la ligne est la même que l'an dernier, 210 milles.

Il n'y a pas eu de dépenses pour le compte du capital, le coût total du chemin de fer le 30 juin 1894 étant de $3,750,565.38.

Les frais d'exploitation pendant l'année ont été......	$226,891	06
Les recettes brutes de........................	158,533	83
	$ 68,357	23

Comparés à l'exercice précédent, il y a diminution dans les recettes brutes de $4,156.59, et dans les frais d'exploitation une augmentation de $468.89.

On a fait les réparations et renouvellements nécessaires, et le chemin de fer de même que le matériel roulant sont en bon état.

On a continué le renouvellement de la voie en rails d'acier, et neuf milles de rails de fer pesant 40 livres à la verge ont été remplacés par des rails d'acier pesant 50 livres à la verge.

L'hiver de 1893-94 a été rude et la neige tomba en grande quantité, de sorte que les frais d'exploitation ont été très augmentés par les frais supplémentaires de l'enlèvement de la neige et de la glace.

Cet ouvrage a coûté en 1893-94................................	$9,694	94
do 1892-93	1,281	65
	$8,413	29

J'ai l'honneur d'être, monsieur
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Député du ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.
BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 10 octobre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 31 juin 1894.

Je joins au présent rapport les états suivants préparés par le comptable et auditeur :—

N° 1. Compte du capital.
2. Comptes des recettes.
3. Frais de traction. (Relevé n° 1.)
4. Dépenses des wagons. (do 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art. (do 3.)
6. Dépenses des gares. (do 4.)
7. Frais généraux. (do 5.)
8. Compte général du menu matériel.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin en exploitation durant l'exercice a été la même que l'année dernière, savoir, 210 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1893, à	$3,750,565 38
Aucune addition n'ayant été faite durant l'année, les déboursés, le 30 juin 1894, restent au même chiffre que pendant l'exercice précédent.	

COMPTES DES RECETTES.

Comparaison des frais et emplois d'argent et des recettes pour l'exercice :

Frais et emplois d'argent	$226,891 06
Recettes	158,533 83
	$ 68,357 23

Comparaisons des recettes des deux derniers exercices :—

En 1892–93	$162,690 42
En 1893–94	158,533 83
Diminution	$ 4,156 59

Comparaison des recettes par mille de chemin de fer :—

En 1892–93	$ 774 72
En 1893–94	754 92
Diminution	$ 19 80

Comparaison des recettes du service des voyageurs :—

En 1892–93	$ 67,445 41
En 1893–94	64,159 60
Diminution	$ 3,285 81

Comparaison des recettes du service des marchandises :—

En 1892–93	$ 76,347 61
En 1893–94	74,942 83
Diminution	$ 1,404 68

Comparaison des recettes du service des malles et d'autres sources :—

En 1892–93	$ 18,897 50
En 1893–94	19,431 40
Augmentation	$ 533 90

Comparaison du nombre des voyageurs transportés :—

En 1892–93	$ 132,111
En 1893–94	123,727
Diminution	8,384

Comparaison du fardeau de marchandises transporté :—

En 1892–93	56,718
En 1893–94	53,577
Diminution	3,141

FRAIS ET EMPLOIS D'ARGENT.

Comparaison des frais et emplois d'argent des deux derniers exercices :—

En 1892-93	$226,422 17
En 1893-94	226,891 06
Augmentation	$ 468 89

Comparaisons avec l'exercice précédent :—

	Centins.
Par mille parcouru par les locomotives—	
En 1892-93	78·07
En 1893-94	73·94
Par mille parcouru par les trains—	
En 1892-93	98·35
En 1893-94	96·92
Par mille de chemin de fer—	
En 1892-93	290,011
En 1893-94	306,853
Augmentation	16,842

Comparaison du nombre de milles parcouru par les trains—

En 1892-93	230,207
En 1893-94	234,093
Augmentation	3,886

Comparaison du nombre de milles parcouru par les wagons—

En 1892-93	1,236,769
En 1893-94	1,237,083
Augmentation	314

J'inclus aussi les relevés suivants, indiquant les opérations de la division mécanique pendant l'exercice.

A.—Etat mensuel des frais de traction.

B.—Etat du service et de la consommation des locomotives.

C.—Etat mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons, chasse-neige et flangers.

E.—Etat comparatif des dépenses de la division mécanique pour les exercices 1892-93 et 1893-94.

Durant l'exercice on a construit une nouvelle fondation pour la machine et la chaudière stationnaires, sur laquelle on a installé la nouvelle machine stationnaire; la chaudière étant vieille on l'a aussi remplacée par une autre.

VOIE.

Dans le cours de l'exercice 9 milles de rails en fer de 40 livres à la verge, ont été remplacés par des rails en acier de 50 livres la verge; il y a maintenant 101 milles de rails en acier et 109 de rails en fer.

TRAVERSES.

On a renouvelé dans le cours de l'année 52,100 traverses ordinaires, les traverses de 30 aiguilles et 28 heurtoirs.

BALLASTAGE.

On a distribué sur la voie 8,870 verges cubes de ballast où c'était le plus nécessaire.

CLÔTURES.

On a construit pendant l'année 16½ milles de clôtures en fil barbelé et à treillis, pour remplacer d'anciennes clôtures brûlées ou tombées en ruines.

On a renouvelé 100 barrières de fermes.

On a renouvelé un mille de clôtures paraneiges.

QUAIS.

Le quai à Summerside a subi des réparations considérables—on a employé 200 tonnes de pruche, 100 tonnes de pierre et 150 verges cubes d'argile.

Au Cap-Traverse on a employé 400 tonnes de pierre et 50 wagons de broussailles pour protéger le côté ouest du quai.

Les quais à Charlottetown, Georgetown et Souris ont subi les réparations nécessaires.

PONTS ET PONCEAUX.

Au pont de la rivière Huntley 3 longerons ont été renouvelés, et les autres réparations nécessaires ont été faites.

Au pont de Richmond, culées rebâties en cèdre, longerons renouvelés, tablier posé et peinturé.

A Mount-Stewart, le vieux pont en bois du système Howe a été remplacé par des poutres en acier de 100 pieds, tablier posé et peinturé.

Au pont du chemin Black, traverses renouvelées et peinturées.

Au pont de la rivière Keefe, traverses renouvelées et peinturées.

Au pont de la rivière Bell, traverses renouvelées et peinturées.

Au pont de Pig-Brook, traverses peinturées de deux couches de peinture de minerai de fer.

Au pont de Trout-Brook, traverses peinturées de deux couches de peinture de minerai de fer.

Au pont Carroll, traverses peinturées de deux couches de peinture de minerai de fer.

Au pont Pawe, traverses peinturées de deux couches de peinture de minerai de fer.

Au pont Pawe, ouest, traverses peinturées de deux couches de peinture de minerai de fer.

Au pont Ellerslie, traverses peinturées de deux couches de peinture de minerai de fer.

Tous les autres ponts ont subi les réparations nécessaires.

Huit ponceaux en bois reconstruits.

Un ponceau en pierre reconstruit.

Vingt-cinq fosses garde-bestiaux reconstruites et dix réparées.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A Ashton la halte et la plate-forme ont été reconstruites et la gare peinturée.

A New-Zealand, la halte et la plate-forme ont été reconstruites et la gare peinturée.

A Bradalbane, la plate-forme a été renouvelée.

A York, la plate-forme a été renouvelée.

A Bloomfield, la plate-forme a été renouvelée.

A Elliott, la plate-forme a été renouvelée.

Au Lot 40, la plate-forme a été renouvelée.

A Summerside l'entrepôt sur le quai a été recouvert en bardeaux et peinturé; le toit de la remise aux locomotives a été en partie recouvert en bardeaux, et le toit du hangar aux marchandises a été réparé.

A Freetown, gare peinturée et plancher du hangar aux marchandises renouvelé.

A Kensington, les chambres d'habitation ont été peinturées et réparées.

A Charlottetown, on a renouvelé une partie du plancher de la remise aux locomotives, les pièces de bois et le tablier de la plaque tournante. On a reconstruit deux cendriers dans la remise aux locomotives et un dans l'atelier de réparationss. Fournaise à tremper les ressorts reconstruite dans la forge. Renouvelé les fondations d'une moitié du hangar au charbon et hangar au charbon réparé.

A Emerald, deux tuyaux de cheminée ont été défaits et remplacés par une grande cheminée. Le logement de la gare a été repeinturé et réparé.

MENU MATÉRIEL.

On a acheté dans le cours de l'exercice pour $82,315.07.

Valeur des existences au 30 juin 1894:—

Menu matériel en général	$ 48,406 68
Combustible	6,409 00
Rails et attaches	43,577 16
Vieux matériaux en état de service	4,385 90
Total	$102,778 74

La plus grande partie du menu matériel a été achetée à l'entreprise, après soumissions, et dans le magasin général du chemin de fer à Moncton.

Je suis heureux de n'avoir à faire rapport d'aucun accident cette année.

Je suis heureux de dire aussi que la voie, les bâtiments et le matérial roulant sont dans un bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. McDONALD,
Surintendant.

Mr D. Pottinger,
Administrateur général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT. COMPTE DU CAPITAL. AV.

1893.		$ c.	1893.		$ c.
30 juin.	Coût du chemin et équipement jusqu'à cette date...	3,750,565 38	30 juin.	Reçu du gouvernem. fédéral.	3,750,565 38
1894.			1894.		
30 juin.	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1894..........	....	30 juin.	do do ..	....
		$3,750 565 38			$3,750,565 38

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1894.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT. COMPTE DU REVENU pour l'exercice clos le 30 juin 1894. AV.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1894.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
59,195 34	Frais de traction, relevé n° 1	57,457 74	67,445 41	Voyageurs....	64,159 60
34,821 96	Dépenses des wagons, relevé n° 2...............	32,997 48	76,347 51	Marchandises............	74,942 83
97,085 28	Entretien de la voie et des trav. d'art, relevé n° 3..	99,780 20	18,897 50	Malles et divers...	19,431 40
25,566 43	Dépenses des gares, relevé n° 4..................	26,132 39	162,690 42	....Total des recettes....	158,533 83
9,753 16	Frais généraux, relevé n° 5........	10,523 25	63,731 75	....Solde..	68,357 23
226,422 17	Totaux..	226,891 06	226,422 17	....Totaux...	226,891 06

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1894.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 3,—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.
1,124 50	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages.	896 96
14,813 48	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	15,770 34
14,403 31	Combustible	13,099 55
2,665 68	Huil, suif, chiffons et menus articles	2,708 13
24,089 79	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	22,286 14
675 52	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	797 62
1,423 06	Divers	1,899 00
59,195 34	Totaux	57,457 74

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1894.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES VOITURES ET WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.
8,941 16	Réparations aux voitures à voyageurs	8,689 62
1,544 77	do wagons-poste et à bagage	1,149 75
7,196 81	do wagons à marchandises et fourgons	6,363 15
12,876 29	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	13,277 36
877 32	Huile et chiffons pour garniture	420 94
2,603 33	Menus articles et combustible	2,313 30
782 28	Divers	783 36
34,821 96	Totaux	32,997 48

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1894.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.
369 96	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyages.	482 46
35,145 28	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores	35,666 47
14,868 76	Rails, coussinets et carvelles	13,966 82
22,679 85	Traverses..	18,126 29
11,059 82	Bois de constr. et de service pour réparat. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	10,438 72
2,949 16	Réparations aux quais...	3,560 75
6,696 91	do bâtiments et aux plates-formes..........	6,240 05
2,033 89	do chasse-neige, *flangers* et outils	1,603 70
1,281 65	Enlèvement de la glace et de la neige	9,694 94
97,085 28	.... Totaux.........	99,780 20

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1894.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.
18,658 96	Appointements et gages des chefs de gare, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers...............	19,523 06
6,907 47	Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres dépenses imprévues.........	6,609 33
25,566 43	.... Totaux.................................. .. .	26,132 39

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1894.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1894.
$ c.		$ c.
3,943 44	Appointements du surintendant, du chef des trains et des commis, frais de bureau et de voyages	3,807 07
4,454 60	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages	4,549 53
685 67	Annonces	543 85
128 66	Indemnités (personnes, animaux et marchandises)	168 92
378 13	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	684 14
162 66	Divers	769 74
9,753 16	Totaux	10,523 25

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1894.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE du matériel, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

1893.	DT.	$ c.	$ c.
30 juin...	Report		92,400 51
1894.			
30 juin...	Achats durant l'exercice (rails compris)	81,554 90	
	Frais d'autres services	15,142 71	
	Bordereau de paye	2,347 41	
			99,045 02
1894.	AV.		191,445 53
30 juin....	Distribution durant l'année		88,666 79
	Solde ... { Matériel ordinaire ... $48,406 68; Combustible ... 6,409 00; Rails et attaches disponibles ... 43,577 16; Vieux matériel pouvant servir ... 4,385 90 }		102,778 74

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1894.

Nº 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt. BILAN GÉNÉRAL. Av.

	$ c.		$ c.
Matériel en général	102,778 74	Compte fédéral	105,358 23
Caisse	5,183 30	Assurance contre les accidents	4,792 04
Stations	1,128 88		
Ministère de la milice	113 09		
Cie de télégraphe Anglo-Américaine	46 43		
Juge Weatherbee	30 00		
Sidney Grey	35 00		
Prolong. de ch. de fer, Charlottetown	812 83		
Chemin de fer Intercolonial	22 00		
Total	110,150 27		110,150 27

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1894.

Nº 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Détails.	1894.	1893.
Longueur de la ligne en exploitation	210	210
Milles parcourus par les locomotives	306,853	290,011
do do trains	234,093	230,207
do do wagons	1,237,083	1,236,769
Recettes par mille parcouru par les locomotives ... Centins	51·66	56·09
do de voie ... Dollars	754·92	774·72
Recettes provenant des voyageurs, pour cent des recettes brutes	40·47	41·45
do des marchandises do	47·27	46·93
do d'autres sources do	12·26	11·62
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	5·14	5·11
Combustible	4·27	4·96
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	0·88	0·92
Réparations aux locomotives	7·26	8·31
Eau et réparations aux réservoirs	0·26	0·27
Divers	0·62	0·45
	18·43	20·02
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	0·29	0·39
Total ... Centins	18·72	20·41
Traction, par mille parcouru par les locomotives	18·72	20·41
Dépenses des wagons, par mille parcouru par les locomotives	10·75	12·01
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives.	32·52	33·48
Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives	8·52	8·81
Frais généraux	3·43	3·36
Total, par mille parcouru par les lomotives ... Centins	73·94	78·07
Traction, par mille parcouru par les trains	24·54	25·71
Dépenses des wagons do	14·10	15·12
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives.	42·62	42·17
Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives	11·16	11·11
Frais généraux do	4·50	4·24
Total, train-mille ... Centins	96·92	98·35
Frais d'exploitation par mille de la voie ... Dollars	1,080·43	1,078·20

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1894.

A.—CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour				
		Gages des mécaniciens.	Combustible	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1893—Juillet	28,780	1,391 71	1,025 61	257 22	2,504 06	57 38
Août	28,699	1,264 98	929 12	299 59	2,032 81	13 09
Septembre	28,286	1,312 25	1,070 01	244 47	1,557 58	126 66
Octobre	27,561	1,359 05	1,094 47	245 34	1,669 27	148 69
Novembre	29,006	1,319 78	1,296 12	258 24	1,688 02	6 63
Decembre	25,775	1,366 21	1,214 35	235 61	1,883 31	174 71
1894—Janvier	22,328	1,343 38	1,207 57	214 73	1,918 98	23 66
Février	21,748	1,466 19	1,233 88	174 08	1,773 00	35 89
Mars	23,794	1,328 95	1,068 17	223 15	1,698 58	4 78
Avril	19,491	1,166 74	853 04	125 94	1,738 93	5 40
Mai	21,452	1,224 75	986 76	161 72	2,036 37	39 98
Juin	29.933	1,226 35	1,120 45	268 04	1,785 43	160 75
Totaux	306,853	15,770 34	13,099 55	2,708 13	22,286 14	797 62

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DU MATÉRIEL.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

		Coût moyen par mille parcouru.						
Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Conducteurs de locomotives et chauffeurs	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
$ c.	$ c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
213 60	5,449 58	4·16	3·56	0·89	8·63	0·11	0 74	18·93
143 04	4,682 63	4·41	3·23	1·04	7·08	0·04	0·49	16 32
150 53	4,461 50	4·64	3·78	0·86	5·50	0·44	0·53	15·77
210 38	4,727 20	4·93	3·97	0·88	6·05	0·53	0·76	17 15
211 49	4,780 28	4·55	4·47	0·89	5·82	0·02	0·72	16·48
268 37	5,142 56	5·30	4·71	0·91	7·36	0·67	1·04	19·95
305 64	5,013 96	6·02	5·40	0·96	8·59	0·10	1·36	22·45
299 56	4,982 60	6·75	5·67	0·80	8·15	0·16	1·37	22·91
369 93	4,693 36	5·58	4·48	0·93	7·13	0·02	1·55	19·72
338 83	4,228 88	5 98	4·37	0·64	8·92	0·02	1·73	21·69
153 55	4,603 13	5·71	4·59	0·75	9·49	0·18	0·71	21·45
131 04	4,692 06	4·09	3·74	0·89	5·96	0·53	0·43	15·67
2,795 96	57,457 74	5·14	4·27	0·88	7·26	0·26	0·91	18·72

J. J. CHAPPELL.
Comptable, division du matériel.

B.—CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

B.—Relevé du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Lèges.	Pour les garages.	Total.
1893—Juillet	3,622	12,279	11,100	1,441	....	24,820	142	5,409	30,371
Août	3,848	11,540	11,602	2,872	32	26,046	289	5,426	31,761
Septembre	3,675	11,573	11,595	2,696	49	25,913	226	5,053	31,192
Octobre	3,534	10,730	11,606	1,743	....	24,079	282	5,193	29,554
Novembre	3,403	10,206	12,107	518	81	22,912	228	6,484	29,624
Décembre	3,205	5,742	12,064	....	1,107	18,913	207	6,555	25,775
1894—Janvier	3,148	2,687	10,543	448	2,823	16,501	386	5,964	22,851
Février	3,731	2,107	8,197	....	4,453	15,757	355	5,636	21,748
Mars	3,013	3,050	13,108	....	1,635	17,793	228	5,773	23,794
Avril	2,611	1,946	11,289	....	478	13,713	22	5,756	19,491
Mai	3,043	2,766	12,237	2,274	....	17,296	54	6,594	23,944
Juin	3,335	10,628	11,714	242	....	22,584	98	7,533	30,215
Totaux	40,168	85,254	137,162	12,234	10,658	246,327	2,517	71,376	320,320

* A déduire trains éclaireurs en faisant ces moyennes.

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DU MATÉRIEL.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1864.

Parcours total.		*Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotive.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
139,006	....	5·60	8·38	4·57	10,913	2,676	256	522	35·93	8·81	·84	1·71
144,000	....	5·53	8·25	4·53	10,790	3,124	257	695	33·97	9·83	·80	1·87
152,587	....	5·89	8·48	4·89	11,870	2,636	236	552	38·05	8·45	·75	1·76
129,002	....	5·35	8·36	4·37	11,359	2,374	274	550	38·43	8·03	·93	1·86
132,952	....	5·82	8·70	4·49	12,512	2,280	440	608	42·23	7·69	1·48	2·05
92,733	3,543	5·20	8·04	3·59	11,289	1,568	310	514	43·79	6·08	1·20	1·99
69,314	6,503	5·06	7·25	3·03	12,067	1,785	199	401	52·80	7·81	·87	1·75
55,585	9,217	4·91	5·82	2·55	11,408	1,568	190	367	52·45	7·21	·87	1·69
89,843	2,450	5·56	7·89	3·77	9,491	2,064	247	447	39·88	8·67	1·03	1·87
80,170	579	6·05	7·46	4·11	7,411	1,035	121	337	38·02	5·31	·62	1·73
123,024	....	7·11	7·86	5·13	9,735	1,516	296	447	40·65	6·33	1·23	1·86
122,209	....	5·41	9·06	4·04	10,199	2,592	433	621	33·75	8·57	1·43	2·05
1,330,425	22,292	5·60	7·97	4·15	129,044	25,218	3,259	6,061	40·28	7·87	1·01	1·89

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

C—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Mois.	Voitures de première classe.	Voitures de seconde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons plates-formes.	Total.
1893—Juillet	29,697	20,120	29,332	38,455	21,402	139,006
Août	25,087	23,278	27,014	33,139	35,482	144,000
Septembre	28,177	22,136	28,141	37,553	36,580	152,587
Octobre	22,792	21,020	26,542	40,125	18,523	129,002
Novembre	20,830	20,001	25,478	55,064	11,579	132,952
Décembre	17,402	14,480	19,347	36,173	5,331	92,733
1894—Janvier	12,928	12,000	11,722	22,902	9,762	69,314
Février	9,649	9,249	10,160	18,657	7,870	55,585
Mars	14,427	11,688	14,512	30,005	19,211	89,843
Avril	14,358	11,544	11,775	32,278	10,215	80,170
Mai	14,104	14,169	21,147	52,175	21,429	123,024
Juin	22,564	17,488	23,229	42,156	16,772	122,209
Totaux	232,015	197,173	248,399	438,682	214,156	1,330,425
Moins—Ballastage	....	....	12,628	3,720	76,994	93,342
Balance	232,015	197,173	235,771	434,962	137,162	1,237,083

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

D.—ÉTAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1894.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.								Chasse-neige.	Flangers.	Total.
		1re classe.	2e classe.	Poste et fumeurs.	Fermés et à bestiaux.	Plates-formes.	Fourgons.	Wagon du payeur.	Total.			
Disponibles le 30 juin 1893, prop. au serv.	21	17	15	3	175	122	3	1	336	8	7	15
do do condamnés..	....	....	1	....	......	3	....	....	4	....	....	....
Total du matériel, 30 juin 1893...	21	17	16	3	175	125	3	1	340	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1893	....	....	1	....	......	3	....	....	4	....	....	....
do durant l'exercice...........	1	....	....	......	......	4	....	....	4	....	2	2
	1	....	1	....	......	7	....	....	8	....	2	2
MOINS—Reconstruits	....	....	1	......	......	4	....	....	5	...	....	....
	....	...	....	.....	....	3	....	...	3	....	....	....
AJOUTEZ—Prop. au serv. et en rép.	20	17	16	3	175	122	3	1	337	8	5	13
Total du matériel le 30 juin 1894...	20	17	16	3	175	125	3	1	340	8	5	13

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

E.—ÉTAT COMPARATIF des dépenses pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

—	1894.	1893.
Milles parcourus par les convois	234,093	230,207
do locomotives	306,853	290,011
do wagons	1,237,083	1,236,769
do chasse-neige	22,292	9,540
	$ c.	$ c.
Frais de traction	57,457 74	59,195 34
Coût des réparations aux wagons	16,202 52	17,682 74
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture	420 94	877 32
do des réparations aux voitures à voyageurs	8,689 62	8,941 16
do do wagons-poste et wagons-fumoirs	1,149 75	1,544 77
do do wagons à marchandises et fourgons	6,363 15	7,196 81
	$ c.	$ c.
Frais de traction, par 100 milles parcourus par les convois	24 54	25 71
do do do locomotives	18 72	20 41
do do do wagons	4 64	4 78
	$ c.	$ c.
Coût des réparat. aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	6 92	7 68
do do do locomotives	5 28	6 09
do do do wagons	1 31	1 43
	$ c.	$ c.
Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture, par 100 milles parcourus par les convois	0 18	0 38
do do do do locomotives	0 13	0 30
do do do do wagons	0 03	0 07
	$ c.	$ c.
Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	3 71	3 88
do wagons-poste et wagons-fumoirs	0 49	0 67
do wagons à marchandises et fourgons	2 71	3 12

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du train	Nature du convoi.	Nom du chef du train.	Nom du conducteur.	Nº de la locomot.	Lieu de l'accident.	Nom du sinistré.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1893.												
2 août.	12.50 p.m.	....	Garage. ..	....	H. Sutherland.	3	Souris..........	Jas. McKenna	Employé....	En attelant........	Blessure au pouce..	
4 sept..	6.00 p.m.	....	....	....	P. Lappin..	9	Remise aux locomotive de Charlottetown......	P. Lappin ..	" ..	Tombé en sautant de la locomotive.	Jambe cassée...	
25 " ..	4.45 p.m.	Sp'l	Equipe. ..	J. Munroe....	D. Pound...	4	Alberton.	D. Koughan..	" ..	En attelant.........	Pouce écrasé.......	
19 déc..	11.00 a.m.	....	....	....	.. ..	..	Summerside	J. H. Burns..	" ..	En travaillant dans la cour.	Blessure au côté...	
1894.												
14 févr..	12.50 a.m.	....	....	....	....	12	Cap-Traverse....	F. Gillis. ...	" ..	Tombé en montant la locomotive..	Blessure au genou....	
28 " ..	5.00 p.m.	....	. ...	....	....	..	Charlottetown...	E. Praught ...	" ..	Tombé en détachant le chasse-neige....	Côtes cassées.......	
16 avril.	5.45 a.m.	.. .	Garage. ..	....	A. J. McLaine	11	Souris....	B. Cox	" ..	En attelant........	Blessure à la cheville du pied	

ANNEXE Nº 6.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

SAINTE-CATHERINE, 3 octobre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les progrès qu'à fait la construction du canal du Sault-Sainte-Marie pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.

Les travaux ont été divisés en trois sections, dont la première commence au chenal navigable de la rivière Sainte-Marie en aval des rapides et s'étend en amont jusqu'au pied de l'île du même nom sur une distance de 5,300 pieds.

L'entreprise de cette section a été accordée à MM. Hugh Ryan et Cie et le contrat en fut passé le 30 janvier 1889. Elle comprend la formation du chenal de l'entrée d'aval, avec une longueur de 250 pieds au plafond et une profondeur d'eau de 18½ au-dessous du plus bas niveau constaté des eaux de la rivière Sainte-Marie au pied des rapides; elle comprend aussi la construction de jetées directrices et d'un phare.

L'entreprise devait être terminée le 20 mai 1891, à l'exception de 150 pieds linéaires à l'extrémité d'amont de la section, cette portion étant réservée comme barrage, et devant être terminée le 10 avril 1892.

A la fin de l'exercice le creusage était terminé, à l'exception du barrage ci-dessus mentionné et de quelques points élevés, ainsi que du nettoyage général; on a aussi poussé la construction des jetées aussi loin qu'on pouvait les faire sans nuire au passage.

On a abandonné le projet du phare et on a dépensé ce qu'il aurait coûté dans l'addition de 390 pieds à la longueur de la jetée nord du côté de l'est.

Les quantités suivantes sont les quantités accusées le 30 juin 1894.

Déblai, dragage et approfondissement du chenal	verges cubes.	170,199
Bois de charpente—parois et bouts des encoffrements	pieds linéaires.	91,530
Bois de charpente—entretoises, longerons et planches de lestage	"	93,768
Moises	"	6,258
Blocs sous la tête des entretoises	chacun.	4,586
Fer forgé—boulons	livres.	60,465
Pin dans la superstructure	pieds cubes.	14,311
Entretoises. " "	pieds linéaires.	22,065
Blocs " "	chacun.	1,541
Longrines pour le plancher de dessus	pieds linéaires.	3,900
Madriers de pin de 3 pouces	m. pieds m. p.	54,222
Pièces du couronnement	pieds linéaires.	2,442
Poteaux d'amarrage	chacun.	16
Blocage	verges cubes.	23,939
Carvelles pressées	livres.	2,361

La seconde section s'étend du pied à la tête de l'île Sainte-Marie, sur une distance de 3,500 pieds, et comprend le creusage du lit du canal et de la cuvette de l'écluse, l'écluse, la porte auxiliaire, les bajoyers, un pont tournant pour chemin de fer, les chemins de halage, etc.

L'entreprise du creusage, de la maçonnerie de l'écluse et de la porte auxiliaire, des bajoyers, et des tranchées puddlées, a été accordée à MM. Hugh Ryan et Cie et le contrat fut signé le 20 novembre 1888, la date pour l'achèvement des travaux étant fixée au 10 mai 1892.

Vu certains changements apportés dans le plan de l'écluse, cette date a été subséquemment remise au 10 mai 1893, et les travaux additionnels de la construction des aqueducs de remplissage et de mise à sec dans le plafond de l'écluse ayant été entrepris par MM. Hugh Ryan et Cie. Le temps pour l'exécution de l'entreprise a été de nouveau prolongé jusqu'au 31 décembre 1894.

L'approfondissement du canal en amont de l'écluse jusqu'à la station 88, ou l'extrémité ouest de la section n° 2, a aussi été entrepris par MM. Hugh Ryan et Cie. La nouvelle profondeur adoptée donnera 22 pieds d'eau au-dessous du plus bas niveau d'eau constaté en amont des rapides, au lieu de 18 pieds comme on avait d'abord projeté.

MM. Hugh Ryan et Cie ont aussi entrepris la construction de la maçonnerie des piles et des culées du pont tournant pour le chemin de fer, devant remplacer la construction en chevalets qui traverse la ligne du canal.

A la date du 30 juin la maçonnerie de l'écluse, ainsi que les aqueducs de remplissage et de mise à sec, étaient à peu près terminés, le creusage du canal était près de l'être, et les bajoyers n'étaient pas loin d'être à moitié construits ; la maçonnerie du pont tournant pour le chemin de fer était terminée.

Les quantités suivantes représentent les travaux exécutés au 30 juin 1894 par MM. Hugh Ryan et Cie, en exécution de leur contrat n° 9,594.

Abattage, déboisement et essartement	acres	30
Déblai de terre—tranchées latérales	v. c.	2,507
" roche "	"	74
" terre—lit du canal	"	209,394
" roche "	"	126,790
" " supplém.—pour baisser le lit.........	"	12,359
" " " "	"	31,231
" blocaille	"	38,074
" terre—cuvette de l'écluse	"	39,249
" supplém.—sas de l'écluse.	"	3,230
" " "	"	425
Remblai en arrière des bajoyers..............................	"	29,889
Déblai de roche—cuvette de l'écluse.....................	"	80,586
" supplém.—côtés de cuvette d'écluse	"	9,187
" " fond "	"	14,622
" " tranchées des aqueducs	"	13,343
" " allongem. de cuvette d'écluse.	"	24,470
" " tranchées d'aqueducs..............	"	8,924
Béton au ciment de Portland	"	6,426
Quantité additionnelle de béton	"	11,078
Plates-formes en pin pour les buscs........................	pds. c.	4,852
Bois dans les aqueducs sous la plate-forme des buscs.	"	121,513
Forage de trous dans la roche pour boulons d'ancrage.	pds. l.	4,070
Boulons horizontaux dans les plates-formes.............	"	654
Madriers dans les aqueducs..	p. m. p.	333,742
Fer forgé dans les buscs..	liv.	1,568
" dans les aqueducs	liv.	417,820
Carvelles pressées dans les aqueducs	liv.	84,133
Maçonnerie des bajoyers, écluse de 600 pieds..........	v. c.	44,107
" " 650 "	"	5,581
" " 900 "	"	18,155
Creusage pour le barrage mobile................................	"	644
" "	"	482
Mur de revêtement du bief (pierre)..............................	"	608
" " (bois)................................	"	36,809
Plafond..	"	95
Creusage pour le pont tournant du chemin de fer....	"	901
Maçonnerie " "	"	2,483

La section n° 2 comprend aussi l'entreprise de la fourniture du tuyau d'acier de 6 pds 8 pces de diamètre intérieur, destiné à conduire l'eau du bief supérieur aux turbines qui doivent actionner les machines, à l'extrémité de l'écluse en aval, ainsi que des vannes et des tuyaux de mise à sec.

Cette entreprise a été donnée à MM. Hugh Ryan et Cie, le 19 décembre 1893, et au 30 juin les tuyaux étaient en place à l'exception de quelques fermetures.

L'entreprise pour les huit vannes nécessaires pour les aqueducs de remplissage et de mise à sec, fut accordée le 8 février 1894, à MM. Hugh Ryan et Cie, auxquels aussi fut accordée, le 19 décembre 1893, l'entreprise pour les cinq paires de vantaux d'écluse.

La première de ces entreprises a été exécutée par la *Bertram Engine Co.*, de Toronto, et la *St. Lawrence Foundry Co.*, et la dernière par M. Roger Miller, dont la réputation de constructeur de portes d'écluses a été bien maintenue par la construction de celles du canal du Sault-Sainte-Marie.

Ces deux entreprises achevaient à la date du 30 juin.

L'entreprise des deux pompes pour la mise à sec de l'écluse fut donnée à MM. Beatty, de Welland, le 26 janvier 1894, et elle a été exécutée d'une façon satisfaisante.

L'entreprise de la fourniture des deux roues hydrauliques américaines de 45 pouces, destinées à actionner les pompes, et des appareils électriques pour actionner les portes et les ventelles, a été accordée à MM. Kennedy, d'Owen-Sound, le 13 avril 1894, et ces travaux ont été poursuivis avec autant d'expédition que le permettaient les circonstances. Ils étaient fort avancés à la date du 30 juin, et ont été terminés depuis.

L'entreprise de l'installation de l'outillage et des machines pour l'éclairage électrique et la génération de la force motrice voulue pour le canal du Sault-Sainte-Marie, a été accordée à la *Canadian General Electric Co.*, le 9 mai 1894, et devait être terminée le 1er juillet 1894 ; mais des circonstances sur lesquelles elle n'avait aucun contrôle ont empêché cette compagnie de pousser ses travaux aussi promptement qu'elle l'avait espéré, et à la date du 30 juin ils n'étaient encore qu'à moitié finis.

L'entreprise de la construction du pont tournant pour l'embranchement du chemin du Pacifique qui traverse le canal du Sault-Sainte-Marie, a été adjugée à la *Hamilton Bridge Co.*, le 10 octobre 1893, et les travaux étaient à peu près terminés le 30 juin.

La section n° 3 s'étend depuis la tête de l'île Sainte-Marie, sur une distance de 9,300 pieds, jusqu'au chenal navigable de la rivière en amont des rapides. En amont de l'île, la tranchée traverse des hauts-fonds de cailloux et de gravier, et, en quelques endroits, il y aura à creuser dans le roc.

L'entreprise a été adjugée à MM. Allan et Fleming, le 26 mars 1889, et en outre du creusage d'un chenal de 250 pieds de largeur au plafond, et d'une profondeur de 18 pieds du niveau des plus basses eaux de la rivière en amont des rapides, cette entreprise comprend la construction d'un phare et des jetées directrices.

D'après le contrat, les travaux, à l'exception de 150 pieds réservés comme barrage à l'extrémité d'aval de la section, devaient être complétés le 20 mai 1891, et le barrage devait être enlevé et les jetées terminées le 10 avril 1892.

A la date du 30 juin, restaient encore à faire le nettoyage du plafond, la construction de 400 pieds de prolongement de la jetée primitive du côté du sud, l'enlèvement du barrage, et l'achèvement des jetées avoisinant celui-ci.

Les quantités suivantes représentent la somme d'ouvrage faite au 30 juin 1894, savoir :—

Dragage et approfondissement du chenal	v. c.	252,588
Bois de charp.—parois et bouts des encoffrements	p. l.	38,313
" entretoises, planchers de lestage	"	36,862
Moises	"	3,574
Blocs sous les têtes des entretoises	nomb.	1,968
Fer forgé—boulons	liv.	26,254
Pin, superstructure	p. c.	9,755
Pin, entretoises	p. l.	12,448
Blocs sous les têtes des entretoises	nomb.	1,012
Longerons pour le plancher de dessus	p. l.	2,575
Madrier de pin de 3 pouces "	p. M. P.	29,950

Pièces de couronnement	p. l.	609
Poteaux d'amarrage	nomb.	5
Blocage	v. c.	10,025
Carvelles pressées	liv.	758
Orme franc—parois du phare	p. c.	6,959
Entretoises en sautoir "	p. l.	10,835
Blocs sous les têtes des entretoises	nomb.	426
Madrier de pin en moises	p. l.	418
" d'orme	"	192
Blocage	v. c.	2,055
Revêtement, 5 pouces d'épaisseur	p. M.P.	16,972
Couronnement de 3 pouces d'épaisseur	p. M.P.	3,885
Jambes de force, etc	"	2,914
Fer, boulons	liv.	15,170
Fer, boulons taraudés, etc	liv.	885
Fer, liens	liv.	5,984
Carvelles pressées	liv.	269

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON,

Ingénieur contrôleur.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Député du ministre et ingénieur en chef
des chemins de fer et canaux, Ottawa.

CANAL DE SOULANGES.

Bureau de l'ingénieur,
Coteau-Landing, 18 août 1893.

Monsieur,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant :

D'après les prix des entreprises les travaux de ce canal s'élèvent en tout à $3,500,000.

Suit la liste des entrepreneurs et les dates de leurs contrats respectifs :

Sections n^os	1 et 2—Archibald Stewart	24 sept. 1892
"	3—J. et M. O'Leary	27 mars 1893
"	4, 5, 6 et 7—George Goodwin	9 mai 1893
"	8—Charles H. Raynor	29 déc. 1892
"	9—Randolph Macdonald	30 jan. 1893
"	10—Rogers et Talvor	24 déc. 1892
"	11—George Goodwin et Thos. Feeney	11 mai 1892
"	12—Denis O'Brien et Fils	8 avril 1892
Réadjudication n°	12—Georgo Goodwin	9 mai 1893
Section n°	13—Randolph Macdonald	24 sept. 1892

Ces entreprises ne comprennent pas le coût du ciment, de la superstructure des ponts, des portes d'écluses et de leurs mécanismes, de la station de force motrice avec l'appareil électrique destiné au fonctionnement du canal.

Dans mes rapports du 5 novembre 1892 et du 4 octobre 1893 se trouve la description des travaux en voie d'exécution.

Suit un aperçu de l'état actuel des travaux.

SECTIONS N°s 1 et 2.

Les travaux de ces sections ont été commencés en 1892. Environ 150,000 verges cubes de terre et de roc ont été enlevées et déposées principalement dans la levée

nord du canal et le barrage d'argile à l'entrée. Ces déblais ont été en partie versés du haut d'une voie en chevalets construite sur l'emplacement de la levée du grand réservoir en arrière de l'écluse n° 2. Il y a à la carrière du voisinage de Rockland, Ontario, à peu près 5,000 verges cubes de pierre taillée, et 15,000 verges cubes de remplage, mais il n'en a pas été transporté sur les lieux. On a construit 300 pieds de longueur du caissonnage qui forme la base de la jetée directrice du nord, et on a commencé une partie de la jetée du sud. Du pied de l'écluse numéro 1 à l'eau profonde dans l'Ottawa, le chenal a été nivelé, et le creusage nécessaire pour le fondement de cette écluse est en voie d'exécution. Le bief entre les écluses numéros 1 et 2 est presque terminé, ainsi que la fondation pour l'écluse numéro 2, qui traverse la ligne de l'ancien canal militaire de 1817. Il y a de 90,000 à 100,000 verges cubes de maçonnerie dans les quatre écluses, les barrages à pertuis, les murs de soutènement, etc., de cette section, mais il n'en avait pas encore été faite aucune au 30 juin 1894.

Comme je l'ai déjà dit, la date de l'ouverture du canal dépendra presque entièrement de l'expédition que l'on mettra à l'accomplissement de cette entreprise, vu que le reste des travaux peut être terminé en moins de temps qu'il n'en faut aujourd'hui pour compléter ceux des sections numéros 1 et 2.

SECTION 3.

A peu près la moitié des fouilles de cette section est faite, et il a été délivré et concassé une quantité considérable de pierre pour le béton, l'enduit, etc. Les travaux seront probablement tous terminés l'année prochaine.

SECTIONS N°s 4, 5, 6 ET 7.

Ces sections ont été groupées en une seule entreprise ($5\frac{1}{2}$ milles de longueur), principalement dans le but de faire en sorte que les matières surabondantes de l'extrémité ouest soient charroyées aux sections 5 et 4 pour élargir les levées d'une façon uniforme d'un bout à l'autre. Il y a à peu près deux millions de verges cubes de déblais à faire, tout dans l'argile. A l'extrémité inférieure de la section 4, il y a une écluse de chute, des portes auxiliaires, un barrage à pertuis, etc., etc. Il n'a pas encore été délivré de pierre pour la maçonnerie et le béton ; et je ne sache pas qu'on ait fait aucun préparatif pour cette partie des travaux, qui comprend environ quarante mille verges cubes. On n'a fait jusqu'à présent qu'enlever l'argile brune qui recouvre l'argile bleue. Cette argile a été déposée dans les levées de chaque côté au moyen d'éboueurs à roues sans égard aux travaux ultérieurs. Au 30 juin 600,000 verges cubes avaient été déplacées.

SECTION 8.

Les travaux de cette section progressent d'une façon satisfaisante. Près de la moitié de la fouille a été faite, principalement avec un excavateur à vapeur d'excellent modèle. L'aqueduc de la rivière à la Graisse est en voie d'exécution, et une grande quantité de pilots sont rendus ainsi que la pierre pour la maçonnerie et le bétonnage, etc. Tous les tuyaux de fer sont sur les lieux. L'aqueduc sera terminé cet automne, et le reste des travaux pourra être terminé l'année prochaine.

SECTION N° 9.

On a fait dans la conduite des travaux de cette section un important changement. L'argile bleue ci-devant enlevée à l'aide d'un excavateur à vapeur l'est aujourd'hui par un dragueur. Le dragueur a été construit sur les lieux et la tranche en partie faite pour le canal a été remplie d'eau pour le mettre à flot, et il est à présent à l'œuvre. Cette argile molle se travaille facilement et est chargée sur des wagons que de petites locomotives conduisent jusqu'aux falaises du Saint-Laurent à la pointe au Diable et versées dans le fleuve. C'est un moyen excellent et peu dispendieux de disposer de l'argile bleue de la section 9, où il n'y a guère de levée à construire. On a fait jusqu'aujourd'hui à peu près un tiers de la fouille. Suivant la marche actuelle des travaux il faudra dix ans encore pour les terminer.

SECTION N° 10.

Dans cette section la rivière Rouge traversera le canal par deux tuyaux de 10 pieds. La rivière change soudainement ici de direction, mais l'aqueduc et le canal de dérivation forment une ligne droite qui répond à la corde de l'arc ainsi formé par le cours d'eau. L'aqueduc aura d'excellents fondements de cailloux, attendu qu'à l'endroit où il traverse le canal (à environ 500 pieds à l'est) il y a une profondeur de 25 pieds d'argile molle au-dessous du niveau du plafond du canal. Tous les tuyaux sont sur les lieux, ainsi que la pierre, le sable, etc., nécessaires; de sorte que la construction devrait être terminée cet automne. A peu près la moitié de la fouille, dans la section, est faite.

SECTION N° 11.

La rivière Delisle traverse la ligne du canal sur la section 11. L'aqueduc consistera en quatre tuyaux de 10 pieds en fonte noyés dans du béton dans une tranchée de 50 pieds de largeur creusée dans le roc. Le débit approximatif de ce cours d'eau pendant les grandes eaux du printemps est de 300,000 pieds cubes par minute. Environ les deux tiers des tuyaux sont délivrés, et l'aqueduc sera peut-être terminé cette année. Les autres travaux de la section consistent principalement en fouille dans le roc ou l'argile. On a déblayé environ la moitié du roc et un quart de la terre. Les travaux vont très lentement. L'entreprise avait d'abord été adjugée à George Goodwin, qui l'a cédée à Thomas Feeney.

SECTION N° 12.

Rien n'a été fait dans cette section depuis que George Goodwin l'a abandonnée l'automne dernier. Il y a environ 100,000 verges cubes d'excavation à faire dans le roc, et ces travaux ne devraient pas être retardés plus longtemps.

SECTION N° 13.

Six des cribs d'entrée au lac Saint-François sont en place, et d'autres sont en voie de construction. Au large de la rive le chenal est presque rendu à la profondeur voulue,et le haut-fond à l'ouest disparaît rapidement sous le dragage. La maçonnerie du pont destiné à permettre aux trains du Canada-Atlantique de passer le canal à l'écluse de prise d'eau et au coursier d'alimentation est déjà avancée, et on s'attend que la voie provisoirement détournée sur un pont de chevalets sera remise à sa place cet automne. La fouille, dans la partie est de cette section, est dans une roche très dure, et se fait lentement. On y emploie deux dragues à vapeur, servies par des locomotives, des wagons, etc. Les déblais sont versés le long de la rive du Saint-Laurent, en face de la ferme de Giroux. Il faudra encore au moins deux saisons entières pour terminer cette section selon la marche actuelle des travaux.

Sur un total d'environ six millions et un quart de verges de terre, deux millions et un quart avaient été déblayés au 30 juin 1894; 46,050 verges cubes de roc avaient été enlevées, soit environ 20 pour 100 de la quantité totale. Ces deux item représentent 92 pour 100 de la valeur totale de l'ouvrage fait, qui s'élève à $621,041.37. Matériaux délivrés, $205,064. Total des travaux et des matériaux, $826,125.37. On n'avait presque pas touché à la maçonnerie ni au bétonnage à la fin de l'exercice. Les déblais exécutés jusqu'ici sont répartis comme suit dans les différentes sections:

	Verge c.	Valeur selon les contrats.
Sections n[os] 1 et 2, terre et roc, au 30 juin 1894.	152,100	$537,404
do 3, terre	301,200	
do 4, 5, 6 et 7, terre	584,000	
do 8, terre	236,700	
do 9 do	177,000	
do 10 do	226,000	
do 11 do et roc	140,800	
do 12 do	152,987	
do 13 do	287,500	
Soit, deux millions et quart.	2,258,287	

On verra ainsi que les travaux faits et les matériaux délivrés représentaient, au 30 juin 1894 environ 23½ pour 100 des $3,500,000 qui forment approximativement le total de l'entreprise, aux prix des contrats.

Suit un aperçu des évaluations des progrès de l'entreprise au 30 juin 1894 :—

	Travaux exécutés.	Matériaux délivrés ou préparés.	Total.
Nos 1 et 2, Archibald Stewart..	$ 58,823 95	$82,915 00	$141,738 95
" 3, J. et M. O'Leary..........	55,002 00	20,605 00	75,607 00
" 4, 5, 6 et 7, George Goodwin	152,640 00	....	152,640 00
" 8, Charles H. Raynor.......	58,767 00	18,202 00	76,969 00
" 9, Randolph Macdonald....	34,277 00	1,100 00	35,377 00
" 10, Rogers et Taylor........	57,864 00	36,682 50	94,546 50
" 11, Thomas Feeney..	77,715 00	18,731 00	96,446 00
" 12, Denis O'Brien et Fils....	26,572 65	238 50	26,811 15
" 12, George Goodwin........	11,400 37	....	11,400 37
" 13, Randolph Macdonald....	87,979 40	26,590 00	114,569 40
	$621,041 37	$205,064 00	$826,105 37

On aura remarqué que les entreprises ci-dessus ne comprennent pas la fourniture du ciment. Dans le but d'établir un système de contrôle sérieux sur cet article, on a fait en 1891-92 l'achat d'un outillage spécial, et on a depuis fait avec beaucoup de soin l'essai de quarante marques différentes de ciment, et on a noté les résultats. On a fait environ 20,000 briquettes presque entièrement avec un mêloir Faija, et on a mis le plus grand soin dans la conduite des expériences. A l'aide des renseignements ainsi obtenus, on a préparé des devis, et au cours de mai dernier une petite entreprise (2,000 barils) était adjugée. Les résultats ont été satisfaisants. Une quantité du ciment fourni d'abord a été promptement rejetée, et aussitôt elle a été remplacée par un article d'excellente qualité, qu'on met en œuvre dans la maçonnerie. On continuera d'en agir ainsi, car c'est un excellent moyen d'assurer la solidité des travaux. Sans bon ciment il est impossible de construire un bon mur hydraulique, et la qualité du ciment ne peut-être connue qu'au moyen de fréquents essais appliqués avec impartialité. Cette question est de toute importance dans la construction d'un canal.

On n'a pas fait d'autres expériences au sujet de mon plan d'actionner les portes par l'électricité, qui a été essayé à l'écluse numéro 4 du canal de Beauharnois. Comme je l'ai déjà dit, les résultats obtenus là ont établi que la chose est faisable et serait économique. La maçonnerie des écluses de ce canal a été ménagée pour recevoir les appareils nécessaires. L'idée est d'actionner les portes, ainsi que les vannes des aqueducs de remplissage et de mise à sec, d'un même endroit sur celui des côtés de l'écluse qui sera le plus convenable. On peut obtenir toute la puissance nécessaire à l'endroit choisi pour la station de la force motrice, au croisement du canal avec la rivière à la Graisse, vers le milieu du bief culminant. Ici le canal est à quelques centaines de pas seulement du Saint-Laurent, tandis que sa surface est à vingt pieds au-dessus du niveau du fleuve. Il est évident qu'on peut créer une très grande force à cet endroit sans nuire à la navigation. Le bâtiment pourra aussi servir d'ateliers de réparation pour les vantaux, etc., et être disposé de façon à embrasser un déversoir de décharge ou des aqueducs de grandes dimensions, par lesquels il y aurait moyen d'abaisser rapidement le niveau du grand bief sans avoir à faire passer un pareil volume d'eau par les écluses des Cascades. De nouvelles recherches feront voir s'il est à propos d'adopter un système funiculaire de remorquage au moyen duquel les navires pourraient passer les quatre premières écluses à l'extrémité est sans employer leur vapeur. Cela expédierait le service, et préserverait les constructions des dommages qui pourraient résulter des fréquents départs et arrêts de navires lourdement chargés.

Un seul pont à chemin de fer traverse le canal ; il se trouve sur la section 13, comme on le sait déjà. La superstructure de ce pont est exécutée à l'entreprise par la Compagnie de ponts Dominion de Lachine, mais les travaux ont été retardés par des grèves et d'autres circonstances inévitables. Elle sera, cependant, terminée avant la fin de la saison. Il y a deux ponts de route au-dessus des écluses : l'un aux portes auxiliaires sur la section 13, et l'autre au-dessus des musoirs d'amont de l'écluse n° 4 sur la section 2. Il y a aussi cinq ponts de route à travers le canal. Ils doivent tourner au-dessus d'une ouverture de cent pieds, distance entre les pieds des talus du prisme entier. De cette façon le canal ne sera pas obstrué sur toute la largeur du fond, et les navires n'auront pas besoin de diminuer leur vitesse en passant les ponts. Ce plan est plus économique que celui de placer une pile de centre au milieu du chenal et de le diviser en deux ouvertures étroites. En effet, les frais de construction des ponts sont diminués d'un bon tiers si on les compare à ceux du canal Welland, et puis il n'y a plus d'entrave à une navigation rapide. On calcule que le bief culminant (10½ milles) sera franchi en une heure et demie environ sans endommager les bords du canal. Le revêtement sera fait de façon à couvrir une hauteur considérable des talus latéraux, et comme il sera formé de petites pierres, l'effet des vagues soulevées par des navires marchant à grande vitesse se réduira à peu de chose.

Comme on peut le voir par le bref rapport qui précède, les travaux exécutés jusqu'ici ont consisté en creusages. La terre enlevée se composait généralement d'argile brune formant la couche supérieure qui est la plus facile à déplacer. L'argile bleue et les matières dures qui viennent ensuite devront être enlevées au moyen de pelles à vapeur ou de dragues.

En terminant, je dois dire que les travaux devront être poussés plus vivement qu'ils ne l'ont été jusqu'à ce jour si l'on veut que le canal soit fini dans un espace de temps raisonnable.

Je suis, etc.,

THOMAS MONRO, M. Inst. I.C.,

Ingénieur du canal Soulanges.

Ministère des chemins de fer et canaux,

Canaux du gouvernement, division de Montréal et Ottawa,

Bureau de l'ingénieur-surintendant,

Montréal, 8 octobre 1894.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport, pour l'exercice expiré le 30 juin 1894, sur les canaux dont j'ai charge, à savoir, ceux de Lachine et de Beauharnois sur le Saint-Laurent, de Sainte-Anne, de Carillon, de Grenville et de la Culbute sur l'Ottawa, et enfin ceux de Chambly et de Saint-Ours sur le Richelieu.

CANAL LACHINE.

RÉPARATIONS ORDINAIRES.

Comme d'ordinaire le canal a été mis à sec au commencement d'avril, pour permettre de réparer les ouvrages situés au-dessous du plan d'eau et de curer la cuvette.

Dans l'automne de 18:3 on a demandé des soumissions pour le peinturage des ponts, des bâtisses, des déversoirs et des clôtures du canal. Le contrat a été accordé à MM. Lefebvre et Cie à raison de $800, et l'ouvrage, commencé en novembre, a été terminé en mai.

La rue du Moulin (*Mill street*) a été macadamisée en octobre 1893 et entretenue en bon état toute l'année.

La ville ayant fait paver la rue Commune, nous avons dû faire disparaître les anciennes rampes qui donnaient accès au quai situé en amont de l'écluse n° 2 et les remplacer par d'autres.

On a également entretenus en bon état les chemins de halage, qui ont une longueur réunie de 14 milles, ainsi que les trottoirs qui longent le canal dans les limites de la ville.

Il faudrait empierrer le chemin de halage du côté nord du canal. Ce travail sera fait sous peu.

Le siphon renversé qui donne passage sous le canal aux eaux amenées par le drain de la Côte Saint-Paul, ayant été trouvé presque complètement bouché par des détritus de toute sorte, a été nettoyé en janvier dernier. Ce travail a nécessité l'emploi d'une pompe à vapeur durant une quinzaine.

Vingt-un des caissons jetés dans l'entrée supérieure du canal ont été reconstruits de la ligne d'eau au sommet.

On a aussi réparé et mis en aussi bon état que possible la station électrique du canal. Cette station est trop petite pour les machines qu'elle contient, et il est par conséquent impossible de la tenir comme il convient, surtout depuis qu'on y a installé le générateur affecté à la manœuvre du pont Wellington. Il est à espérer qu'aussitôt que le gouvernement aura pris possession des bâtisses annexées à la cale sèche de Tate, on nous permettra de transporter tous nos appareils électriques dans le moulin en pierre situé du côté ouest de la rue Forfar.

On a construit au sud du canal et en amont du pont de la Côte Saint-Paul un drain destiné à porter à la rivière Saint-Pierre les eaux de surface des terrains bas qui se trouvent à cet endroit. Ce drain consiste en une double rangée de tuyaux de 18 pouces de diamètre longue de 625 pieds, et à laquelle fait suite un tuyau unique de 15 pouces s'étendant sur une distance de 1,140 pieds. La double rangée débouche dans le siphon renversé qui passe sous le canal à la Côte Saint-Paul. Ce travail a été fait sous contrat par M. P. Jackson et terminé au printemps.

On a de même placé sur le terrain du gouvernement et immédiatement en aval du siphon une rangée de tuyaux de 370 pieds de longueur. Ces tuyaux ont 12 pouces de diamètre et recueillent les infiltrations du canal pour les amener au siphon. Enfin une autre ligne de tuyaux de 12 pouces a été placée sur la ferme de M. Evans, et l'on a creusé sur le front de cette propriété un fossé de 660 pieds de longueur. Ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. L. G. Papineau.

REVENU.

On a construit au cours de l'année une paire de porte de rechange pour les écluses n°s 1 et 2.

La jetée située à l'entrée supérieure de l'écluse de la Côte Saint-Paul a été démolie et reconstruite. Ce travail a été fait en mars et avril. La jetée a actuellement 228 pieds de long, 16 de large et 17 de haut.

On y a ménagé des ouvertures pour amener l'eau du canal aux usines voisines. Ces ouvertures ont été disposées de façon à régulariser l'écoulement et à faire disparaître le courant dont on se plaignait auparavant en cet endroit. L'accès de l'écluse en est d'autant facilité et l'alimentation des usines de beaucoup améliorée.

CAPITAL.

Drain de Lachine.

Ce travail, commencé en 1891 par MM. Heney, Borthwick et Léger, entrepreneurs, va être terminé sous peu. Les ouvrages comprennent un égout en brique de 6,420 pieds de longueur et un canal à ciel ouvert prolongeant l'égout jusqu'à la Côte Saint-Paul, où il tombe dans la rivière Saint-Pierre après un parcours de 17,860 pieds.

Les travaux à faire sur le cours inférieur de la rivière Saint-Pierre, entre le canal et le fleuve, ne sont pas encore commencés. Cette partie devra être approfondie de 2 ou 3 pieds pour donner aux travaux déjà exécutés toute l'efficacité désirable.

Dragage.

Au début du mois de juillet 1893, on a commencé à prendre des profils en travers dans le canal Lachine en rapport avec l'approfondissement à 20 pieds de la section qui va de l'écluse n° 2 à Saint-Gabriel. La drague n° 2 a commencé le creusage le 28 août suivant, et en octobre on a mis à l'œuvre la drague n° 1, qui jusqu'à ce moment avait été employée à Valleyfield.

Le travail fait par ces deux dragues pendant les deux périodes allant du 28 août au 18 novembre 1893, et du 1er mai au 1er juillet 1894, se chiffre par 28,000 verges cubes.

Au cours de l'hiver on a construit quatre grands chalans et une quarantaine de caisses pour la manipulation des matériaux dragués. On a utilisé à cet effet une partie du bois et du fer qui étaient restés en magasin après la construction des ponts de la rue Wellington, et porté au crédit des ponts la valeur des matériaux employés.

CANAL BEAUHARNOIS.

RÉPARATIONS ORDINAIRES.

Les travaux d'art de ce canal sont en très mauvais état; mais comme le canal de Soulanges doit être achevé dans quelques années, on ne fait à Beauharnois que les réparations absolument nécessaires aux besoins de la navigation.

Le 9 novembre 1893 les portes inférieures de l'écluse n° 9 ont été emportées. L'accident a été causé par un morceau de bois qui s'était introduit entre les deux vantaux. Le canal a dû être fermé durant 34 heures pour réparations.

Un autre accident analogue est arrivé le 13 mai dernier. Le steamer *Ocean*, qui descendait le canal, a brisé les portes d'aval de l'écluse n° 12. Le vantail sud des portes d'amont a été également emporté par le courant qui s'est produit. Le canal a pu être rouvert 28 heures plus tard après réparations faites. On a depuis reconstruit les portes endommagées, qui ont été remises en place, celles qu'on y avait substituées dans l'intervalle n'étant pas très sûres.

Le rapport du surintendant, qui suit, donne les détails des réparations ordinaires exécutés sur le canal durant l'année.

REVENU.

La somme de $2,000 votée par le parlement pour faire certaines expériences relatives à la manœuvre des portes d'écluse par l'électricité a été dépensée. Les appareils, fournis par la *Canadian General Electric Co.*, ont été installés à l'écluse n° 4, et les expériences, faites sous la direction de M. Thomas Munro, ingénieur en charge du canal de Soulanges, ont très bien réussi.

Egout de Valleyfield.

Le 2 octobre 1893, MM. A. Chagnon et Cie signaient un contrat pour la construction d'un égout destiné à recueillir les eaux de surface d'une portion de la municipalité de Bellerive, à Valleyfield. Les travaux, inaugurés sans retard, ont été poussés activement jusqu'au commencement de décembre, puis suspendus pour l'hiver. On les a repris en avril dernier et poursuivis à bâtons rompus jusqu'au 23 mai. Au cours de ce mois les entrepreneurs furent mis en demeure de les pousser avec plus de vigueur. Ils avaient six jours pour se conformer à cet ordre. Mais ils ne purent pas le faire, et le 26 ils abandonnaient l'ouvrage.

Jusqu'à la date du 1er juillet on n'avait pas repris les opérations. Il restait encore la moitié de l'égout à construire.

Mr L. S. Pariseau avait la charge de ces travaux. On trouvera son rapport plus bas.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

RÉPARATIONS ORDINAIRES.

Rien d'important à noter touchant les réparations faites ici durant l'année. La nouvelle écluse, les quais, jetées etc., ont été tenus en bon état. On a fait des réparation considérables à la longue jetée en amont de l'ancienne écluse. Quatre rangs de bois ont été renouvelés sur une longueur de 300 pieds, et le revêtement qui avait été enlevé sur cette distance a été remis en place. Il reste encore à placer un plancher sur la jetée. Ce travail est prévu dans les allocations demandées pour 1894-95.

REVENU.

La jetée sud du chenal méridional a été reconstruite de la ligne d'eau au sommet. On a aussi préparé un jeu de poutres avec armature en fer, destinées à barrer temporairement la nouvelle écluse en cas d'accident. Ces poutres ont été déposées dans une remise construite à cet effet sur les bords du canal.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

RÉPARATIONS.

Ces canaux sont actuellement sous la surintendance de Mr G. H. Simpson, nommé en octobre 1893.

La navigation n'a subi aucune interruption pendant l'année, bien qu'elle soit plus ou moins gênée par les nombreuses courbes qui se rencontrent dans une couple des biefs du canal de Grenville où la largeur au plafond ne dépasse pas vingt pieds. Cette largeur, déjà insuffisante, diminue encore d'année en année grâce aux détritus qui tombent des tabus non murés.

Les estacades de l'entrée supérieure du canal de Carillon, qui avaient été entrainées par le courant en aval du barrage en mai 1893, ont été réparés durant l'hiver et remis en place le 26 avril dernier.

Les murs en pierre sèche commencés à l'écluse n° 6 au cours du printemps de 1893 ont été achevés cette année. Les approches de cette écluse se trouvent ainsi notablement améliorées.

Le côté sud de l'approche supérieure devra être réparé sous peu.

A cette même écluse on a construit une nouvelle maison d'éclusiers; l'ancienne, devenue inhabitable, a été transformée en magasin pour les outils et matériaux divers.

REVENU.

Réparations du barrage de Carillon.

Ce travail a été terminé à la fin du mois de mars dernier. Le barrage est aujourd'hui en bon état.

La partie qui va de la glissoire à la rive sud de l'Ottawa, longue de 373 pieds, a été réparée de la même manière que la partie principale. La jetée méridionale de la glissoire a été reconstruite de la ligne d'eau au sommet, sur une longueur de 350 pieds, et l'on a construit entre cette jetée et celle du milieu un caisson long de 73 pieds et large de 23 pieds à la base, et de 20 pieds au sommet.

Ces réparations achevées, le niveau du canal de Carillon ne saurait plus varier. Toutes les fuites qui existaient dans le barrage ont été bouchées, et le corps même de la construction a été rempli de pierre de façon à ce qu'il ne s'y produise plus de brèches.

Il est resté, à la fin des travaux, une certaine quantité d'outils et de matériaux qui ont été mis en magasin à Carillon et qui seront utilisés sur le canal. Je vous ai adressé, avec mon rapport du 7 juin dernier, un état des opérations couvrant la période qui va du mois d'octobre 1891 au 16 mars 1894.

CANAL DE CARILLON.

La jetée d'amarrage située à l'entrée supérieure de l'écluse n° 2 a été réparée. On a renouvelé les parements sur une longueur de 150 pieds, rempli le caisson de pierre et refait le plancher.

CANAL DE GRENVILLE.

On a construit ici, aux écluses n°s 5 et 6, deux cloisonnages servant de déversoirs. L'un et l'autre sont percés d'une vanne de fond destinée à régler le niveau des sections 1 et 3.

CANAL DE LA CULBUTE.

REPARATIONS.

On n'a fait presque rien ici en fait de réparations cette année. Les deux écluses accolées, en bois, sont encore en assez bon état eu égard au faible service qu'elles ont à faire. Mais la manœuvre des portes devient de plus en plus difficile.

On n'a encore pris aucune mesure pour faire disparaître les barrages du Grand-Calumet et du Rocher-Fendu, dont l'enlèvement a été autorisé par un arrêté en conseil en date du 24 octobre 1889.

REVENU.

Comme je l'annonçais dans mon dernier rapport annuel, Mr H. G. Stanton a été occupé, au commencement de l'année, à faire le relevé de certains terrains du haut de l'Ottawa, que les propriétaires prétendent avoir été inondés depuis la construction des barrages du Grand-Calumet et du Rocher-Fendu. Il est rentré à Ottawa en novembre et s'est mis à préparer un rapport détaillé de ses opérations. Ce rapport, accompagné de plans indiquant les portions inondées des divers lots examinés, vous a été adressé le 8 avril dernier.

CANAL CHAMBLY.

RÉPARATIONS.

On a fait ici, au cours de l'année, des réparations considérables dont vous trouverez le détail dans le rapport ci-joint du surintendant du canal. Les plus importants de ces travaux sont : la reconstruction de certains murs de soutènement, la mise en bon état des murs de revêtement en pierre perdue, le remplacement de 85 poteaux d'amarrage par d'autres en chêne, l'achèvement d'une paire de portes de rechange pour l'écluse n° 1, la réparation des murs de l'écluse n° 3 et de la plate-forme et du seuil de l'écluse n° 9.

Ce dernier travail à nécessité la mise à sec du sas de l'écluse. Pour cela il a fallu établir un barrage étanche à l'entrée inférieure de l'écluse et employer deux pompes, l'une actionnée par une machine à vapeur et l'autre par un moteur électrique de la station du canal. L'ouvrage a été fait immédiatement après la clôture de la navigation, c'est-à-dire du 1er au 11 décembre 1893.

Entre les enclaves inférieures et l'extrémité d'aval de l'écluse, les murs sont en très mauvais état et devront être reconstruits avant longtemps. Ceux des huit autres écluses ont été réparés récemment.

REVENU.

Avec les $3,000 votées à la dernière session du parlement à cet effet, on a reconstruit les culées des ponts tournants n°s 4 et 6. Les anciennes maçonneries de ces culées ont été démolies en avril, et à l'ouverture de la navigation elles avaient été remplacées par des charpentes.

Empierrement du chemin de halage.

Le gravier employé pour empierrer le chemin de halage a été fourni, sous contrat, par MM. Gervais, Frères, et mis en place par les hommes de l'équipe de réparations. Le chemin est aujourd'hui empierré dans toute sa longueur et en parfait état.

Clôture du canal à Saint-Jean.—Cette clôture est formée de poteaux de cèdre, au nombre de 273, espacés de 10 pieds, et de deux chaînes de fer (de $\frac{5}{16}$ de pouce). Elle a été construite en juin dernier; l'aspect du canal en cet endroit y a beaucoup gagné, et la route, autrefois dangereuse, est aujourd'hui très sûre.

Empiétements sur les terrains du canal.

Depuis des années plusieurs propriétaires voisins des terrains reservés par le gouvernement le long du canal Chambly ne se faisaient aucun scrupule d'empiéter sur ces terrains. Aussi, dans ces derniers temps, on s'est occupé de faire cesser cet état de choses.

Nous avons fait rechercher, dans les bureaux publics et ailleurs, des plans-cartes et autres documents pouvant établir les droits du gouvernement; mais, j'ai le regret de le dire, sans beaucoup de succès. Nous allons les poursuivre dans la mesure de nos moyens.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

On a tenu en bon état l'écluse, le barrage et les constructions attenantes. Cette écluse a été remise à neuf il y a quelques années, et se trouve encore en parfaite condition.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

D'après vos instructions, je me suis rendu à Moncton, N.-B, en février dernier, pour étudier les méthodes employées, sur le chemin de fer Intercolonial, pour l'achat et la distribution des fournitures, ainsi que le système de tenue de livres en usage dans les bureaux du chemin de fer. Avec l'autorisation du gérant général, M. Pottinger, le préposé aux magasins, Mr R. V. Cooke, me donna, durant les deux jours que je passai à Moncton, tous les renseignements que je désirais. A la suite de cette visite, j'étudiai plus amplement la question avec les divers surintendants des canaux, et finalement je m'arrêtai à une série de six livres qui, je l'espère, suffiront à tous les besoins des canaux. L'un de ces livres, le journal, imaginé par le surintendant du canal Chambly, permet de se rendre compte d'un coup d'œil, du mouvement journalier des outils, des matériaux et de toutes les fournitures employées. Il est très facile à tenir et sera d'un réel secours pour contrôler la dépense.

FOURNITURES ET TENUE DES LIVRES.

La nouvelle méthode de tenue de livres sommairement décrite ci-dessus a été inaugurée au 1er juillet 1894.

Chaque surintendant a reçu instruction de faire un inventaire de toutes les fournitures en magasin à cette date, et d'y ajouter une description détaillée des canaux, des travaux d'art et des bâtisses dont il a le contrôle. Cet inventaire n'est pas encore terminé.

PETITES DRAGUES.

Sur votre ordre, je me suis rendu en décembre 1893, à l'Ile du Prince-Edouard, pour examiner les appareils employés par les gens du pays pour draguer les dépôts de coquilles décomposées qui se trouvent sur la côte de l'île et qu'ils utilisent comme engrais. Il s'agissait de m'assurer si ces dragues peuvent être appropriées aux besoins des canaux dont j'ai charge.

J'arrivai à Charlottetown le 14 au matin, et grâce à l'obligeance de M. Joseph Unsworth, le regretté surintendant du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, je pus obtenir les renseignements désirés.

Depuis j'ai envoyé au mécanicien du canal Chambly des croquis à l'aide desquels il a imaginé un bateau remorqueur portant une drague et une grue combinées. Cet appareil serait d'une grande utilité aux endroits où il est impossible de se servir d'une drague ordinaire.

Je vous soumettrai sous peu un modèle de ce bateau, et si vous l'approuvez je le ferai construire à nos ateliers.

Comme d'habitude, je vous envoie sous ce pli les tableaux des amendes imposées pour dommages ou contraventions aux règlements des canaux, et les registres de la profondeur de l'eau dans chaque canal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,

Ingénieur-surintendant.

M. C. SCHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef des canaux.
Ottawa.

MONTRÉAL, 10 septembre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les travaux dont j'ai eu charge durant l'exercice 1893-94, à savoir:—

1°, le creusage à dix-neuf pieds d'une section du canal Lachine; 2°, la construction d'un égout à Valleyfield; 3°, la construction de quatre chalans et d'un certain nombre de caisses pour la manipulation des matériaux de dragage et la réparation des bateaux, etc., de la flotte du canal; 4°, divers relevés et estimations préliminaires de travaux projetés.

Creusage d'une section du canal Lachine.

Cette section, qui va de l'écluse n° 2 à l'écluse n° 3, a une superficie de 23.2 acres. La quantité de matériaux à draguer est de 340,000 verge cubes.

Le travail a été commencé le 28 août 1893 à l'aide de la drague n° 2, de la grue à vapeur n° 2, du remorqueur *St. Georges*, et de six chalands; malheureusement il n'y avait pas sur ces chalands un nombre de caisses suffisant. Le 7 octobre la drague n° 1 et deux chalands, munis de caisses de petites dimensions, furent mis à l'ouvrage et le dragage se poursuivit jusqu'aux froids. Les opérations recommencèrent au 1er mai dernier, et se continuaient au 30 juin.

Voici le résultat des opérations de l'année:—

	Verges cubes.
Du 28 août au 17 octobre	6,340
Du 17 octobre au 15 novembre	6,295
Du 1er mai au 30 juin	15,340
Total	27,975

Tous les matériaux dragués ont été transportés à la Côte Saint-Paul, soit à une distance de deux milles et déposés partie dans un marais sur le côté sud du canal et partie, soit 15,340 verges cubes, sur la levée nord. Ces derniers ont été enlevés par la municipalité de Saint-Henri et par MM. Clendinneng et Fils, sans frais pour le gouvernement.

Les opérations de l'année ont entraîné une dépense de $20,956.81, dans laquelle il faut compter une somme d'environ $8,000, coût de 4 chalands et de 60 caisses.

Egout de Valleyfield.

Cet égout longe la frontière septentrionale de la ville de Valleyfield, dans le comté de Beauharnois. Il est destiné à porter au fleuve les eaux de surface d'une partie de la ville et cette portion de la paroisse de Sainte-Cécile qu'on désigne sous le nom de Bellerive.

J'ai préparé le devis de ce travail en août et les soumissions ont été appelées le 11 septembre 1893.

Le contrat, accordé à MM. A. Chagnon et Cie, a été signé le 2 octobre suivant.

Les entrepreneurs se sont mis à l'œuvre aussitôt le contrat signé, et n'ont suspendu les travaux que le 5 décembre. Ils les reprirent le 4 avril 1894, et les poursuivirent jusqu'au 23 mai. A cette date ils quittèrent les lieux, après avoir construit l'égout sur une longueur de 1,475 pieds. Le travail fait par eux a coûté $5,546.15. Au 30 juin les travaux n'avaient pas été repris. Il restait encore à construire 2,225 pieds d'égout.

Chalands, caisses de draguage et réparation des bateaux.

Durant l'hiver on a construit 60 caisses de dragage et 4 chalands. On a utilisé à cet effet une partie du bois acheté pour la construction des ponts de la rue Wellington. Les chalands ont 60 pieds de long, 22 pieds de large et 5½ pieds de profondeur. Toute la charpente est en pin et en chêne de 8 x 10 pouces, et le pin de 5 pouces d'épaisseur. Les caisses ont 7 x 7 x 1 pieds et sont en chêne de 2½ pouces fortement ferré. Chalands et caisses ont coûté près de $8,000.

Relevés et estimations préliminaires.

J'ai fait, au cours de l'année, des relevés et des estimations en rapport avec l'égout de Valleyfield et un pont qu'on a l'intention de construire sur le Chenal-Perdu (*Lost-Channel*) à Saint-Timothée. Les plans vous ont été transmis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obeissant serviteur,

L. S. PARISEAU,

Ingénieur local.

Monsieur Ernest Marceau,
Ingénieur surintendant, Montréal.

Montréal, 28 septembre 1894.

Monsieur.—Les travaux dont j'ai eu charge, durant l'année 1893–94, sont l'égout de Lachine et celui de la Côte-Saint-Paul.

L'égout de Lachine a été entrepris en 1891 par MM. Heney et Borthwick.

Le drain collecteur a été terminé en octobre 1893 ; il se prolonge par une tranchée à ciel ouvert qui le relie à l'égout en brique. Celle-ci a été terminée en même temps que le drain collecteur. On a rencontré le roc dans toute l'étendue des fouilles faites durant l'année, tant pour l'égout que pour les tranchées à ciel ouvert.

La construction des ouvrages en brique a été suspendue le 28 novembre, puis reprise le 16 avril 1894. Au 1er juillet on comptait terminer l'égout en brique dans un peu plus d'un mois.

Les levés relatifs à l'égout de la Côte Saint-Paul ont été faits en août 1893, et le contrat a été signé par M. Peter Jackson le 7 novembre suivant.

Les travaux furent commencés peu après et poursuivis à peu près régulièrement durant l'hiver ; ils étaient à peu près terminées à la fin de l'année fiscale. Cet égout est formé de tuyaux en terre cuite : soit une double rangée de tuyaux de 18 pouces de diamètre longue de 625 pieds ; puis une rangée unique de tuyaux de 15 pouces se reliant avec l'ancien égout en bois après un parcours de 1,140 pieds.

A l'extrémité de ce dernier, c'est-à-dire vis-à-vis le lot 3,607 du cadastre, on a creusé un fossé de 660 pieds de longueur destiné à drainer la ferme de M. Evans que coupe le canal.

Sur cette même terre se trouve un autre fossé où pénètrent les eaux du canal et dont les bords étaient chaque année endommagés par ces eaux. On l'a garni d'une rangée de tuyaux de 15 pouces, puis comblé.

Comme complément à l'égout de la Côte Saint-Paul, on a installé, sur le terrain du gouvernement et vis-à-vis du lot 3912 du cadastre, une ligne de tuyaux de 12 pouces de diamètre destinés a recueillir les infiltrations provenant du canal.

J'ai également préparé les plans de la nouvelle jetée construite à l'amont de l'écluse de la Côte Saint-Paul, vis-à-vis du coursier qui amène l'eau au déversoir et aux usines de l'endroit.

Cette jetée a été construite en mars et avril 1894 ; elle était terminée pour l'ouverture de la navigation.

Elle a 228 pieds de long, 16 pieds de large, et sa hauteur est de 17½ pieds. Elle est munie à sa partie inférieure de six ouvertures de 5 x 11 pieds, outre une septième de 17 x 13 pieds. Un pont relie son extrémité d'amont avec le chemin de halage.

Ce travail a été fait à la journée. Durant la construction j'ai donné les niveaux et les alignements nécessaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. G. PAPINEAU,

Ingénieur local.

Monsieur Ernest Marceau,
Ingénieur surintendant,
Montréal.

Bureau du canal Lachine,
Montréal, 20 septembre 1894.

Monsieur,—En conformité de vos instructions, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les divers travaux dont j'ai eu charge durant l'année expirée le 30 juin dernier.

Le canal Lachine a été fermé le 30 novembre 1893 et rouvert le 23 avril 1894.

L'un des galets de roulement du pont Wellington s'est brisé le 25 août. Ce léger accident n'a pas nui à la navigation, mais le pont a dû rester ouvert durant deux heures pour réparation.

RÉPARATIONS.

Le canal a été mis à sec le 7 avril et rempli le 22 du même mois pour l'ouverture de la navigation le lendemain.

Durant ces deux semaines tous les ouvrages du canal qui sont au-dessous du plan d'eau ont été remis en bon état. Un bon nombre de cailloux ont été tirés de la cuvette dans le bief nº 2, depuis l'écluse jusqu'au pont Wellington.

Le mur d'épaulement de l'écluse nº 3 a été réparé. On a remis à neuf une bonne partie du plancher du déversoir de la Côte Saint-Paul, et reconstruit la jetée d'aval de l'écluse. Les vannes de tous les déversoirs ont été réparées avec soin.

Durant l'été on a fait les réparations ci-dessous :—

Nettoyage et empierrement de la rue du Moulin.

Entretien des chemins qui longent les quais.

Renouvellement des planchers des ponts nºs 1, 2 et 3, ainsi que des quais.

Reconstruction des rampes qui mettent le quai du bassin nº 2 en communication avec la rue Commune, qui venait d'être pavée par la ville.

Les murs de revêtement de chaque côté du canal ont aussi été réparés, et les chemins de halage, qui mesurent 14 milles de longueur, tenus en bon état.

Tous les trottoirs appartenant au gouvernement dans les limites de la ville et qui s'étendent sur une longueur de plus de 8,000 pieds ont été soit reconstruits, soit redressés et réparés, suivant le cas.

On a de même réparé et tenu en bon état les bâtisses érigées par le gouvernement pour les besoins du canal.

Les poteaux d'amarrage plantés le long du canal ont été redressés; 42 ont été renouvelés.

Les fossés et cours d'eau qui passent sur la réserve du canal ont été convenablement entretenus pendant l'année.

Le syphon renversé qui passe sous le canal en amont du pont de la Côte Saint-Paul a été nettoyé en janvier. Les charpentes échelonnées le long du bassin de Lachine pour l'emmagasinage du bois flotté ont été réparés au cours de l'hiver; vingt-une de ces charpentes ont été reconstruites de la ligne d'eau au sommet.

On n'a pas eu à réparer les grues, chalands et autres appareils appartenant au canal, attendu qu'ils étaient en bon état.

Tous les ponts, bâtisses, déversoirs, clôtures, etc., ont reçu une couche de peinture durant l'année. Ce travail a été fait en vertu d'un contrat, par MM. Lefebvre et Cie.

La ligne de téléphone a rendu de grands services durant la saison de navigation.

REVENU.

On a construit, cette année, une paire de portes de rechange. Ce sont des portes d'amont pouvant être utilisées indifféremment aux écluses n[os] 1 et 2. Elles sont aujourd'hui dans la grande remise de l'écluse n° 3.

On a également reconstruit la jetée d'amont de l'ancienne écluse n° 4 (Côte Saint-Paul). Cette jetée a 228 pieds 6 pouces de long sur 16 pieds de large. Elle est disposée de façon à ne pas gêner l'alimentation des usines de l'endroit. A cet effet on y a ménagé six ouvertures partant de la base de la jetée et s'arrêtant à quatre pieds au-dessous du plan d'eau.

Je suis heureux de dire que les propriétaires des usines sont très satisfaits du service actuel, qui est de beaucoup supérieur à celui qu'ils avaient auparavant.

J'ose espérer que vous avez été satisfait de la manière dont les travaux ci-dessus énumérés ont été exécutés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN CONWAY,

Surintendant par intérim.

M. Ernest Marceau,
Ingénieur surintendant, Montréal.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Canal Lachine.

État indiquant la profondeur de l'eau sur le busc des anciennes écluses extrêmes du canal durant l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Mois.	Ancienne écluse n° 1, busc inférieur.				Ancienne écluse n° 5, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1893.	pieds.	pouces.	pieds.	pouces.	pieds.	pouces.	pieds.	pouces.
Juillet	20	7	18	8	12	11	11	9
Août	20	6	17	4	12	8	10	10
Septembre	20	5	17	0	12	7	10	5
Octobre	17	2	16	4	10	9	10	2
Novembre	16	9	16	1	10	9	9	8
Décembre	35	8	16	1	11	11	9	6
1894.								
Janvier	32	10	28	9	12	4	10	11
Février	28	9	25	3	12	0	9	5
Mars	30	8	26	0	12	10	8	9
Avril	31	5	20	0	14	2	11	5
Mai	23	3	20	9	14	6	12	6
Juin	21	6	19	10	13	5	12	6

Canal Lachine.

État indiquant la profondeur de l'eau sur le busc des nouvelles écluses extrêmes du canal durant l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Mois.	Nouvelle écluse n° 1, busc inférieur.				Nouvelle écluse n° 5, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1893.	pieds.	pouces.	pieds.	pouces.	pieds.	pouces.	pieds.	pouces.
Juillet	22	9	20	10	17	1	15	11
Août	22	8	19	6	16	10	15	0
Septembre	22	7	19	2	16	9	14	7
Octobre	19	4	18	6	14	11	14	5
Novembre	18	11	18	3	14	11	13	10
Décembre	37	8	18	3	16	10	13	11
1894.								
Janvier	35	0	30	11	16	5	15	0
Février	30	11	27	5	16	2	13	7
Mars	32	10	28	4	17	0	12	11
Avril	33	7	22	2	18	4	15	7
Mai	25	5	22	11	18	8	16	8
Juin	23	8	22	0	17	7	16	8

CANAL BEAUHARNOIS.

MELOCHEVILLE, 4 août 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les travaux dont j'ai eu charge durant l'année expirée le 30 juin 1894.

Le canal Beauharnois a été fermé le 1er décembre 1893 et rouvert le 23 avril 1894.

La navigation a été suspendue durant 34 heures le 9 novembre 1893, à la suite d'un accident arrivé à la porte d'amont de l'écluse n° 9. Durant la nuit un morceau de bois flottant s'étant introduit entre les deux vantaux de la porte, celle-ci est tombée.

Le 13 mai dernier un autre accident est arrivé à l'écluse n° 12. Le steamer *Ocean* s'est précipité sur la porte d'aval, qui a été renversée, ainsi qu'un des vantaux de la porte d'amont. Les deux portes ont été sérieusement endommagées et la navigation a dû être suspendue durant 28 heures.

Ecluses et portes d'écluses.

On a rejointoyé, en avril 1894, les murs des écluse nos 7, 8, 9 et 10, et renouvelé les poteaux de garde avec moises inclinées de l'écluse n° 9.

On a construit deux paires de portes, l'une a été installée à l'écluse n° 8 et l'autre remplace celle qui a été brisée à l'écluse n° 9 en novembre 1893. Les portes brisées par le steamer *Ocean* en mai 1894 ont été amenées au chantier, reconstruites et replacées à l'écluse n° 12.

On a en outre construit une porte de rechange pour l'écluse n° 11; elle est actuellement immergée dans le canal. Diverses autres portes ont subi des réparations plus ou moins importantes. A l'écluse n° 13 on a remplacé quelques-unes des pierres du busc, qui avaient été brisées, par de solides pièces de chêne fortement assujetties à la maçonnerie par des chevilles de fer.

La passerelle de l'écluse n° 8 a été reconstruite et celle de l'écluse n° 9 réparée.

Ponts.

On a reconstruit les ponts des déversoirs nos 8, 12 et 14, et presque remis à neuf le grand pont du déversoir n° 10.

Des réparations considérables ont été faites au pont tournant de Valleyfield. On en a renforcé le sommier et les longrines et refait le plancher.

On a relevé les ponts nos 5, 10 et 13, ainsi que celui de Saint-Thimothée ; ce dernier a reçu un plancher neuf.

On a donné une couche de peinture aux ponts nos 7, 8, 9, 10, 11 et 12, ainsi qu'aux portes d'écluses et aux ancrages des portes.

Cent-vingt ponts de fermes ont été soit reconstruits, soit réparés, au cours de l'année.

Poteaux de garde et poteaux d'amarrage.

Ecluses nos 12, 13 et 14. Poteaux de garde renouvelés et peinturés.

Ecluses nos 6, 8, 9 et 10. Poteaux de garde réparés et peinturés.

On a remplacé 30 poteaux d'amarrage, et un grand nombre d'autres ont été remis en place.

Chalans.

Le vieux chalan-passeur de la traverse n° 1 a été remplacé par un neuf. Le pont du chaland de réparations a été renouvelé et la coque a été calfaté puis a reçu une couche de peinture.

Clôtures.

On a réparé les clôtures qui entourent la maison du percepteur du canal ; des clôtures ont aussi été construites à la maison de l'écluse n° 6, ainsi qu'à celle de l'électricien.

Quais.

Les quais de l'entrée supérieure du canal ont été réparés sur une longueur considérable, mais il reste ici beaucoup à faire encore. Les autres quais ont été tenus en bon état.

Levées du canal, dykes et chemins.

Nous avons acheté 15 toises de pierre destinées à l'entretien du dyke de la baie de la Faim (*Hungry Bay*). Cette pierre a été cassée et employée dans les endroits les plus dangereux, puis recouverte d'une couche de gravier.

Les levées du canal ont été tenues en parfait état toute l'année.

Les revêtements en pierre perdue des talus ont été réparés au printemps.

On a coupé en temps utile les mauvaises herbes le long des chemins et ceux-ci ont été bien entretenus.

Bâtisses.

On a couvert en tôle de fer (*Canada plate*) le toit de la maison occupée par le maître-éclusier de l'écluse n° 13 ainsi que celui de la maison de quart de l'écluse n° 8.

La maison occupée par le maître-éclusier de l'écluse n° 8 a été surélevée d'un étage.

On a ajouté une cuisine en bois à la maison du maître-éclusier de l'écluse n° 7.

On a réparé le toit des bâtisses des écluses n°s 6 et 9 et diverses autres bâtisses ont subi des réparations plus ou moins importantes.

Caissons.

Les caissons de l'entrée inférieure du canal, qui avaient été réparés à l'automne, ont été de nouveau légèrement endommagés par la glace au printemps.

Travaux faits aux ateliers.

On a construit aux ateliers, dans le cours de l'année, une grue et un manège à chevaux, des châssis, des portes, des brouettes, des marteaux à deux mains, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. F. BÉIQUE,

Surintendant.

M. Ernest Marceau,
Ingénieur surintendant,
Montréal.

CANAL BEAUHARNOIS.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc des écluses extrêmes du canal durant l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Mois.	Ecluse n° 6, busc inférieur.				Ecluse n° 14, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1893.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	12	9	12	2	12	10	12	6
Août	12	1	9	10	13	0	11	6
Septembre	12	10	9	10	13	0	12	0
Octobre	10	4	9	7	13	0	11	8
Novembre	9	8	9	6	12	2	11	6
Décembre	15	10	9	9	12	7	11	5
1894.								
Janvier	18	6	15	8	12	7	11	5
Février	21	2	16	8	12	0	10	8
Mars	18	6	15	6	12	8	10	6
Avril	15	6	11	3	12	6	11	8
Mai	15	10	12	9	12	8	12	0
Juin	13	8	11	8	12	11	12	2

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

BUREAU DU SURINTENDANT,
SAINTE-ANNE, 10 août 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

L'écluse a été fermée le 27 novembre 1893 et rouverte le 21 avril 1894. Le trafic n'a subi aucun retard durant l'année. On a fait les réparations nécessaires aux écluses, aux portes d'écluse, aux phares de l'entrée supérieure, aux bâtisses, aux ponts et aux clôtures. Deux bouées ont été réparées. La jetée située au sud de l'ancienne écluse a été réparée sur une longeur de 300 pieds, et celle qui prolonge le terre-plein séparant les deux écluses sur une longueur de 100 pieds.

Un caisson de 18 x 30 pieds, situé à l'amont de la nouvelle écluse, et 1,150 pieds d'estacades ont de même été réparés.

On a aussi remis à neuf l'une des jetées du chenal du Sud (*South Channel*), située en aval des écluses à mi-chemin du quai de l'île Perrot. Cette jetée a 1,105 pieds de longueur. La base du phare de l'île Perrot a de même été réparée.

On a préparé durant l'année un jeu de 24 poutres avec armature en fer pour barrer temporairement le canal, ainsi qu'une remise pour les mettre à l'abri.

Enfin on a réparé deux chalans.

REVENU.

Les travaux imputables au revenu sont la réparation de la jetée méridionale du chenal du Sud (*South Channel*), la préparation des poutres et de la remise dont il vient d'être question.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. L. DAOUST,
Surintendant.

M. ERNEST MARCEAU,
Ingénieur surintendant,
Montréal.

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses d'aval et d'amont de l'écluse de Sainte-Anne durant l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.				Ecluse n° 1, busc supérieur.			
	Eaux hautes		Eaux basses.		Eaux hautes		Eaux basses.	
1893.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	12	11	11	0	14	5	12	5
Août	12	5	10	0	12	9	11	5
Septembre	12	3	10	5	12	5	10	8
Octobre	10	7	10	1	11	6	10	10
Novembre	10	4	10	0	11	6	11	0
Décembre	12	0	10	0	11	2	10	6
1894.								
Janvier	12	5	11	1	11	9	11	2
Février	12	0	10	1	11	9	11	0
Mars	13	2	9	9	14	5	11	0
Avril	14	2	11	7	17	4	12	11
Mai	14	3	13	0	17	6	15	2
Juin	13	4	12	0	15	4	13	11

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

CARILLON, 10 juillet 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'entretien des canaux de Carillon et de Grenville durant l'exercice expiré le 30 juin 1894.

La navigation s'est fermée le 30 novembre 1893 et rouverte le 23 avril 1894.

Les travaux exécutés sont énumérés ci-dessous. Les estacades qui avaient été sérieusement endommagées aux hautes eaux de 1893 ont été réparées et remises en place à l'amont de l'écluse n° 2, canal de Carillon, le 26 avril 1894.

Un mur en pierre sèche de l'approche supérieure de l'écluse n° 6 a été démoli et remplacé sur une longueur de 230 pieds par un autre beaucoup plus solide.

La grue flottante, qui était en très mauvais état, a été remise à neuf.

On a terminé la maison de quart de l'écluse n° 6; les éclusiers l'occupent actuellement. Quant à l'ancienne, on en a fait un magasin pour outils et matériaux.

Les chemins de halage et les levées des deux canaux ont donné beaucoup d'ouvrage au cours de l'année. Les levées du canal de Grenville, qui sont très basses à quelques endroits, sont souvent exposées à se rompre. Elles ont été renforcées sur divers points l'été dernier, mais il faut les surveiller constamment pour les tenir en ordre.

Nous avons faits diverses réparations aux bâtisses du canal; toutes sont actuellement en bon état.

Je suis monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. H. SIMPSON,

Surintendant.

M. ERNEST MARCEAU,
Ingénieur surintendant,
Montréal.

CANAL DE CARILLON.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc des écluses extrêmes du canal de Carillon durant l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.				Ecluse n° 2, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1893.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	14	1	12	6	14	0	13	0
Août	14	1	12	4	14	0	13	0
Septembre	14	0	11	5	14	8	12	5
Octobre	12	8	11	2	13	3	12	5
Novembre	12	9	12	4	13	3	12	9
Décembre	12	9	12	3	16	9	12	8
1894.								
Janvier	13	1	12	3	13	7	12	6
Février	13	4	12	8	13	0	11	9
Mars	16	8	13	3	16	6	12	0
Avril	19	7	14	6	20	6	14	5
Mai	19	9	17	0	21	0	17	8
Juin	17	4	15	4	18	6	16	3

CANAL DE GRANVILLE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc des écluses extrêmes du canal de Granville, durant l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Mois.	Ecluse n° 3, busc inférieur.				Ecluse n° 7, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1893.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	20	0	16	8	17	0	13	10
Août	16	7	15	3	14	11	12	0
Septembre	17	0	14	6	13	9	11	0
Octobre	15	9	14	6	12	7	11	0
Novembre	15	9	15	0	12	10	11	0
Décembre	19	0	15	0	12	0	11	3
1894.								
Janvier	21	0	17	0	11	3	10	1
Février	24	10	19	6	10	0	9	9
Mars	24	8	19	0	17	0	9	11
Avril	25	4	17	4	21	6	14	8
Mai	25	5	21	4	21	8	18	0
Juin	21	10	19	6	18	6	16	4

MONTRÉAL, 8 octobre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les travaux dont j'ai eu charge durant l'exercice expiré le 30 juin 1894.

J'ai passé une partie de l'année sur le haut cours de l'Ottawa à faire le relevé des terrains qu'on prétend avoir été inondés par suite de la construction des barrages du Grand-Calumet et du Rocher-Fendu.

J'avais avec moi quatre hommes et les opérations ont duré du mois de juin à la fin de novembre. Les relevés terminés je congédiai mes hommes, et, après avoir mis mon embarcation et mes effets de campement en sûreté au Fort-Coulonge je rentrai à Ottawa, où je mis mes notes au propre. Mon rapport vous a été remis à la fin d'avril. Au cours de ce mois j'allai à Grenville surveiller la reconstruction d'un déversoir qui a été terminé pour l'ouverture de la navigation, après quoi je reçus mon congé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. G. STANTON.

M. Ernest Marceau,
Ingénieur surintendant,
Montréal.

CANAL CHAMBLY.

Bureau du surintendant,
Chambly-Basin, 16 août 1894.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des travaux exécutés sous ma direction sur le canal Chambly durant l'exercice 1893-94.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1893 et rouvert le 2 mai suivant. Rien n'a interrompu le trafic l'année dernière.

DÉPENSES IMPUTABLES AUX RÉPARATIONS.

Levées du canal.—Le mur de revêtement des bassins nos 4 et 6 a été refait sur une longueur de 1,500 pieds et sur une hauteur de 2 à 3 pieds.

Le mur extérieur du chemin de halage (mille 10½), miné par le rapide de Saint-Jean, a été reconstruit sur une longueur de 300 pieds et sur 6 pieds de hauteur.

On a construit à l'écluse n° 2 (mille 1½) un mur de soutènement, long de 300 pieds et haut de 4 à 7 pieds, pour élargir le chemin de halage. Les chevaux de touage se réunissent en cet endroit, où le chemin de halage trop étroit était dangereux.

Au mois d'avril on a curé la cuvette et l'on en a enlevé un grand nombre de pierres dont quelques-unes ont dû être minées.

Les murs de revêtement du canal, qui avaient été déplacés par la gelée, ont été réparés sur une distance de 11½ milles du côté du chemin de halage et sur une distance de 7 milles du côté opposé. L'ouvrage terminé, il est resté 125 verges cubes de pierre qu'on a utilisée ailleurs.

Le chemin de halage a été recouvert d'une couche de gravier sur une distance de 4½ milles et bien entretenu dans toute sa longueur. Il est aujourd'hui empierré d'un bout à l'autre, soit sur un parcours de 11½ milles. Les cinq premiers milles ont reçu, en 1888, une couche de gravier de 4 à 5 pouces d'épaisseur. C'est insuffisant, et le gravier commence à se perdre dans la terre. Pour rendre cette partie du chemin durable, il faudrait y ajouter une autre couche de gravier de la même épaisseur que la première.

Nous avons planté 85 poteaux d'amarrage tant sur le chemin de halage que sur les quais de Saint-Jean.

On a émondé les arbres, rasé les taillis et coupé les mauvaises herbes tout le long du canal.

ÉCLUSES.

Ecluse n° 1.—On a terminé une paire de portes de rechange qui a été transportée à Saint-Jean et mise sous un abri construit à cet effet. Les passerelles ont été réparées, remplacé les manivelles de deux vannes et fait un pupitre pour la maison de quart.

Ecluse n° 2.—Les murs ont été rejointoyés, le haut des portes ont reçu une couche de peinture et les manivelles de deux vannes ont été renouvelées.

Ecluse n° 3.—On a creusé ici en arrière du mur de l'écluse une tranchée de 110 pieds de long sur 18 pieds de profondeur. De cette tranchée 20 barres de fer longues de 21 pieds et d'un diamètre de $1\frac{1}{4}$ pouce ont été poussées à travers le mur. Ces barres sont fixées, en arrière, à de fortes pièces de bois et, sur la face du mur, à des plaques en fer de $3\frac{1}{2}$ x $3\frac{1}{2}$ pieds, elles ont pour but d'empêcher le mur de s'incliner du côté des sas. On a rejointoyé les murs, donné une couche de peinture à la partie supérieure des portes, etc.

Ecluse n° 4.—On a remplacé ici par des neuves 2 pierres de couronnement du sas et une pierre de couronnement du chardonnet. Quelques-uns des boulons des ancrages des portes ont été renouvelés et noyés dans du soufre et du plomb fondus. Le busc a été réparé, les murs rejointoyés et la partie supérieure des portes a reçu une couche de peinture.

Ecluse n° 5.—Rejointoyage des murs, couche de peinture à la partie supérieure des portes, réparations aux vannes.

Ecluse n° 6.—Rejointoyage de murs; couche de peinture à la partie supérieure des portes, etc.

Ecluse n° 7.—On a remplacé ici un des leviers-contrepoids qui sert à manœuvrer les portes, renouvelé la crémaillère de l'une des vannes, rejointoyé les murs et donné une couche de peinture aux portes.

Ecluse n° 8.—Réparation du cadre et des engrenages d'une vanne; nouvel arbre et nouveau pignon. Couche de peinture aux portes et aux leviers-contrepoids; rejointoyage des murs.

Ecluse n° 9.—Nous avons transporté ici 40 verges cubes de pierre pour charger les grues employées aux réparations, construit une remise de 16 x 13 pieds pour y installer une chaudière à vapeur, et réparé la pompe à vapeur.

Ensuite nous avons scié 16 pièces de bois de 25′ 2″ de longueur destinées à établir un barrage temporaire à l'entrée inférieure de l'écluse, monté deux grues (manœuvrées à la vapeur) pour le curage du sas et les réparations à faire au seuil busqué. Le barrage inférieur construit, un second a été fait à l'écluse n° 2, après quoi on a fait une tranchée au déversoir de l'écluse n° 6 et une autre à l'écluse n° 7 pour empêcher l'eau de decendre jusqu'à l'écluse n° 9.

Le barrage établi à l'entrée d'aval de l'écluse n° 9 consistait en deux rangées de pièces de bois étagées sur une hauteur de 14 pieds et espacées de 3 pieds. Cet espace a été rempli de bonne terre glaise. On mit alors les pompes en marche. L'une, de 6 pouces de diamètre, était actionnée par la vapeur, et l'autre, de 5 pouces de diamètre, par un moteur électrique recevant le courant de la station du canal située à près de 2 milles de distance.

Il y avait au fond de l'écluse, et sur une étendue égale à la moitié de la surface totale, un dépôt de terre de pierres et de gravier de plus de 3 pieds d'épaisseur. Ces détritus ont été enlevés à l'aide de cuves manœuvrées par les grues. Le seuil inférieur, qui avait été endommagé plusieurs années auparavant par la chute des portes, a été réparé. L'angle boisé a été refait à l'aide d'un morceau de bois dur solidement chevillé dans la pièce, qui était du reste parfaitement conservée après 50 ans d'usage. La plate-forme de l'enclave a été replanchéiée presque toute entière. L'ouvrage terminé, les barrages, les pompes, les lampes électriques, les fils du téléphone, le moteur électrique, etc., ont été enlevés et renvoyés aux magasins.

Nous avons aussi remplacé 5 pierres de couronnement de cette écluse dont une au chardonnet. Quelques boulons des ancrages de la porte d'aval ont été renouvelés et noyés dans du soufre et du plomb fondus, ainsi que les leviers-contrepoids de la même porte. On a reconstruit l'escalier qui donne accès au quai. Les murs ont été réjointoyés et le haut des portes a reçu une couche de peinture.

TRAVAUX DIVERS.

Comme c'est notre habitude, un dimanche du mois de septembre, nous avons mis le canal à sec de l'écluse n° 2 à l'écluse n° 9 pour réparer, s'il y avait lieu, les seuils, les vannes, les portes d'écluse, etc., et pour nettoyer la cuvette. Nous avons

préparé 30 perches et gaffes; fait 7 râteaux de fer et 8 brouettes; 8 défenses en chêne pour portes d'écluse; 5 passerelles avec arêtes ferrées; 15 boulons de grande dimensions, 70 fiches barbelées, 12 barres d'ancrage avec collets.

Nous avons également préparé pour usage futur 3 jeux d'engrenages pour vannes, et passé au tour 15 arbres de couche, etc., pour vannes.

Une certaine quantité de planche de pruche a été fournie à chaque maître-éclusier pour servir en cas d'accident.

DÉVERSOIRS.

On a étanché à l'aide de corroi le déversoir de surface situé en aval de l'écluse n° 6 (mille 6) et renouvelé la main-courante.

Le même travail a été fait aux déversoirs nos 2 et 3, et l'on y a en outre renouvelé les ferrures des deux vannes.

Le déversoir du ruisseau de Hood a également été réparé et étanché.

PONTS.

Pont n° 3.—Ce pont et son pilier ont été réparés, et la superstructure a reçu une couche de peinture.

Pont n° 4.—Nous avons scié et préparé le bois d'un pont neuf, reconstruit le pivot sous la voie de roulement, enlevé le vieux pont, et mis le neuf en place. Celui-ci est plus large et plus fort que l'ancien. Les chaînes de suspension sont actuellement au nombre de 4. Le tout a reçu une couche de peinture.

Pont n° 5.—On a fait ici exactement le même travail qu'au pont, et de plus les approches ont été planchéiées à neuf.

Pont n° 6.—Renouvelé la voie de roulement.

Pont n° 7.—Couche de peinture et nouveau plancher aux deux approches.

Pont n° 8.—Couche de peinture et nouveau plancher au pont et aux approches.

Pont volant de la traverse de l'île Sainte-Thérèse.—Ce pont a été mis en place à la clôture de la navigation et enlevé le 30 avril suivant.

Ponts de ferme.—Nous avons réparé 3 de ces ponts entre les stations $1\frac{1}{2}$ (mille) et 4 (milles).

Travaux divers.—Nous avons fait au cours de l'année 79 boulons, 12 liens en fer, 12 équerres de $2\frac{1}{2} \times \frac{5}{8}$ pouces, 18 plaques en fer de $4 \times \frac{1}{2}$ pouces, et 4 gros écrous. Chaque gardien de pont a reçu 10 planches de pruche pour s'en servir en cas d'accident.

QUAIS.

Nous avons réparé et planchéié en partie le quai situé à l'amont du pont n° 8 et le quai n° 3 à Saint-Jean. A ce dernier endroit on a construit un drain en bois de 28 pieds de longueur pour assécher le quai et garnir les angles d'un revêtement en bois avec ferrures.

L'estacade de la jetée de l'entrée inférieure du canal a reçu un plancher neuf et le quai n° 2 une couche de gravier.

FOSSÉS.

Tous les fossés qui longent le canal depuis l'entrée inférieure jusqu'au 8e mille, soit sur une distance de 29,234 pieds ont été nettoyés et entretenus durant l'année.

SIPHONS RENVERSÉS.

Les siphons renversés nos 2, 3 et 4, ainsi que les approches des deux derniers ont été curés au cours de l'année.

La sortie du n° 4 a été reboisée.

BATISSES.

On a recouvert en bardeaux le toit de la maison de quart du pont n° 1. Cette bâtisse a reçu en outre une couche de peinture.

Le toit des maisons de quart des écluses n°s 2, 3, 4, 5 et 6 a été recouvert en tôle (*Canada plate*).

On a construit aux écluses n°s 7 et 9 un hangar de 26 x pds 20 pour l'usage des maîtres-éclusiers, et refait le sommet des cheminées des maisons du maître de l'écluse n° 2 et du gardien du pont n° 3.

Réparations aux murs intérieurs, portes, fenêtres, etc., des maisons des gardiens de ponts n°s 4, 5 et 6 et du maître de l'écluse n° 8.

Reconstruit les escaliers aux maisons des maîtres-éclusiers, écluses n°s 5 et 6.

Couche de peinture au phare situé à l'extrémité de la grande jetée de Chambly-Basin.

Ecluse n° 6. Cuisine neuve pour la maison du maître-éclusier. Refait en tôle (*Canada plate*) le côté nord du toit de cette maison.

Couche de peinture (oxyde de fer) aux toitures des ateliers, des hangars et de la maison du maître-éclusier de l'écluse n° 9.

On a construit les fondations d'une bâtisse de 26 x 16 pds à l'épreuve du feu pour l'emmagasinage des huiles et des peintures. Le mur de fondation excède à l'intérieur d'une largeur de 24 pouces, de façon à recevoir les barils pleins; le plancher est en béton. Etabli deux rangées de tablettes sur consoles pour recevoir des lanternes, des cheminées de lampes etc.

Réparation de la cave du bureau du surintendant. Posé un plancher en béton pour y installer un appareil de chauffage à l'eau chaude. A l'étage supérieur on a fait un plancher neuf en épinette blanche et des cloisons en pin; puis donné une couche de peinture à ces cloisons ainsi qu'aux persiennes du bureau et des maisons des maîtres éclusiers des écluses n°s 7, 8 et 9.

Le hangar au sable a été contreventé à l'aide de trois tiges en fer.

CLÔTURES.

La clôture du canal a été réparée sur une distance d'un mille à partir de l'entrée inférieure. On a défait, sur une longueur de 2,700 pieds, la clôture en bois qui longe le canal à Saint-Jean.

CHALANS.

Réparation du chalan de la traverse de l'île Sainte-Thérèse, calfatage et renouvellement du faux bordé.

Construction d'un chalan long de 14 pieds et de 3 pieds de profondeur. Réparé et calfaté 3 autres chalans.

MACHINES.

On a tourné 7 jeux de segments pour le commutateur de la machine-dynamo qui sert à l'éclairage à arc, et deux arbres de couche en cuivre.

Réparé l'arbre de transmission de la forge et du planeur et construit une poulie pour une grue à bras.

Nous avons renouvelé l'une des barrières en fer du chemin de halage; cinq autres ont été réparées. Ces barrières sont destinées à empêcher les voitures de passer sur le chemin de halage, et de la gâter.

Tourné et ajusté un arbre de 20 pieds de long et de 2 pouces de diamètre qui commande la pompe d'alimentation de notre chaudière à vapeur.

Nous nous servons de notre machine à vapeur quand nous avons à scier de grosses pièces de bois, et alors nous la remplissons au moyen d'une pompe actionnée par le moteur électrique. Le sciage fait nous vidons la chaudière si c'est durant l'hiver de façon à épargner le combustible.

Nous avons nettoyé cette année le tuyau en fer qui amène l'eau à la turbine de la station électrique. Ce tuyau a 330 pieds de long et 40 pouces de diamètre. La rouille enlevée nous l'avons peinturé au dedans et au dehors.

Nous avons aussi construit un grillage en bois de 102 pieds sur 8 pieds qui a été ajusté dans un cadre et installé en avant de la prise d'eau de la turbine de façon à empêcher les feuilles mortes et les mauvaises herbes de s'y introduire.

Quinze appareils téléphoniques ont été réparés au cours de l'année.

Nous avons en outre réparé et tenu en bon ordre, durant toute l'année, nos machines à vapeur, nos machines électriques, les appareils de manœuvre des portes d'écluses, etc.

Il en a été de même des outils: pinces, pics, ciseaux, barres à mine, scies, râteaux, etc., qui servent à l'entretien du canal.

PERSONNEL.

Ouvrage fait par le personnel permanent durant l'hiver

Etançonné les murs des 9 écluses pour les empêcher d'être déplacés par la gelée.
Emmagasinage des outils, etc., ayant servi durant l'été.
Enregistrement journalier de la hauteur de l'eau sur les seuils.
Fixation des ponts tournants pour l'hiver ; et remise en état au printemps.
Nettoyage des maisons de quart.
Réparations des lampes, outils, appareils de sauvetage, etc.
Enlèvement de la neige des trottoirs qui longent les terrains du canal.
Entretien des ponts, au printemps, pour voitures d'hiver.
Sciage et préparation de bois de charpente, etc.
Récolte de glace pour remplir deux glacières.
Entretien des déversoirs.
Façon de 24 brouettes neuves et réparation de 18 vieilles brouettes.
Façon de manches de pics, haches, marteaux, etc.
Limage des scies en usage.
Façon d'échelles et de perches pour écluses, chalans, etc.
Débité du bois non serviable en bois de chauffage pour poêle, chaudière à vapeur, etc.

Les employés permanents, qui sont pour la plupart des hommes d'expérience, prennent la direction des journaliers qui travaillent aux réparations.

Les gardiens des ponts ont peinturé eux-mêmes ou blanchi à la chaux durant l'été les bâtisses et les clôtures. Tous les hommes employés aux écluses et aux ponts sont tenus d'inspecter chaque jour une certaine section des levées du canal et de faire immédiatement rapport au surintendant s'ils découvrent une voie d'eau ou quelque chose d'insolite.

Durant l'été ils se tiennent constamment à leur poste respectif.

REVENU.

Assises des ponts n° 4 et n° 6.

En novembre 1893 nous avons déblayé l'arrière des anciennes assises des ponts n° 4 et n° 6, de façon à être prêts à reconstruire au printemps. Les tranchées ont été remplies de paille pour garantir les terres contre la gelée. En mars 1893 nous avons préparé nos charpentes et nous les avons amenées sur les lieux ; nous avons également forgé 300 fiches de fer barbelé (1,155 liv.) et coins en fer (46 liv). En avril les vieux murs des assises on été démolis ; ils avaient chacun 120 pieds de long, 18 pieds de large et 4 pieds d'épaisseur. Puis nous avons reconstruit ces assises en caissons de mêmes dimensions, sauf que la largeur a été portée à 9 pieds. Le bois employé est de la pruche et du pin de 12 pouces carrés ; les traverses sont à queue d'aronde dans les deux faces et dans les pièces longitudinales du milieu. Le tout a été rempli de pierre. On employé 1,600 livres de fer. Le pont tourne comme avant sur un massif en maçonnerie.

Au mois de mai ces caissons ont été garnis de défenses; puis nous avons transporté la pierre taillée non utilisée dans la cour des ateliers. En outre 40 verges cubes de pierre brute, tirée des anciennes assises, ont été empilées près de l'écluse n° 2. Durant le mois de juin nous avons enlevé les terres et nivelé le terrain aux approches des deux ponts.

EMPIERREMENT DU CHEMIN DE HALAGE.

Au cours d'octobre 1893 nous avons déposé une couche de gravier sur le chemin de halage. Deux sillons, espacés de 9 pieds, sont tracés dans le sens de la longueur du chemin, et le gravier est étendu entre les deux en couche de 6 à 8 pouces d'épaisseur au milieu et de 4 à 6 pouces d'épaisseur sur les bords.

Le travail fait est comme suit:—

Octobre 1893, station (mille) $1\frac{1}{2}$, à station 3, 1,621 tonnes de gravier mis en place.

Novembre 1893 station 3 à station $4\frac{1}{2}$, 1,555 tonnes de gravier mis en place.

Mai 1893, station $4\frac{1}{2}$ à station $5\frac{1}{4}$, 1,376 tonnes de gravier mis en place.

Juin 1894, 1,417 tonnes de gravier mis en place, ce qui terminait le contrat.

CLÔTURE DU CANAL À SAINT-JEAN.

Au mois de juin 1894 nous avons façonné 273 poteaux carrés en cèdre. Ces poteaux ont 9 pieds de long et 6 pouces carrés au petit bout; ils étaient destinés à construire, à Saint-Jean, une clôture de 2,730 pieds de longueur. Ils sont munis d'un chapeau en fonte et reliés par deux chaînes de fer, de $\frac{5}{16}$ de pouce, qui les traversent. Toute la clôture a reçu une couche de peinture noire.

Tels sont les travaux exécutés au cours de l'année 1893-94; le détail vous en a été donné à l'endos des rôles de paie de chaque mois.

Avant de terminer mon rapport, je me permettrai de faire les observations qui suivent:—

Drague.—J'apprend que la drague n° 1, la seule des dragues du gouvernement qui puisse pénétrer dans le canal Chambly, est hors de service. Je ne vois pas comment nous pourrions nous en procurer une autre en cas d'accident, comme par exemple un éboulis qui bloquerait le canal, ainsi que cela est déjà arrivé.

Sans une drague, il faudrait mettre le canal à sec et enlever les terres à la pelle, ce qui forcerait de suspendre le trafic pendant plusieurs jours.

J'attire votre attention sur ce danger afin que vous hâtiez la construction d'une petite drague que nos hommes pourraient manœuvrer. L'argent nécessaire pourrait être pris sur le fonds affecté aux réparations. Cet appareil servirait à tenir la cuvette et les bassins de rencontre à un niveau convenable, et nous l'aurions sous la main en cas d'accident.

Comptabilité.—Un nouveau système de comptabilité va être adopté. Il est plus complet et plus satisfaisant que celui que nous avions suivi cette année.

L'inventaire qu'on faisait ici de temps à autre a été fait cette année d'une façon plus systématique.

En améliorant la comptabilité du canal, on assure une meilleure distribution des matériaux, et par là même une administration économique. Mais cette amélioration ne saurait avoir son plein effet si le garde-magasin n'est en même temps un teneur de livres habile et bien payé.

Ce n'est pas un journalier, recevant des gages d'une piastre et quart par jour, qui peut faire convenablement ce service.

Empiétements.—Le travail entrepris il y a quelques années pour rentrer en possession des terrains du canal dont se sont emparés certaines personnes a été poursuivi au cours de l'année. Diverses recherches ont été faites pour retrouver les plans, cartes et documents qui se rapportent à la matière.

Il est à espérer que le gouvernement réussira à faire rectifier la frontière de ses propriétés à Saint-Jean, et aussi à faire disparaître les bâtisses qui encombrent les quais en cet endroit, afin d'assurer plus d'espace pour les fins de la navigation et du commerce.

On ne devrait pas non plus perdre de vue la revendication de l'ancien chemin de Sainte-Thérèse. Sur cette bande de terre, d'une contenance de 80,000 pieds carrés, se trouvait des amas de déblais provenant du canal. Ces terres nous seraient d'une très grande utilité pour l'entretien des levées du canal et pour d'autres travaux.

Documents.—Le bureau du canal Chambly continue à s'enrichir de cartes, plans, lettres et documents de toute nature se rapportant principalement à la construction du canal et absolument nécessaires pour établir les droits du gouvernement, ainsi que ses obligations envers ses voisins. Plus cette collection sera complète, plus sera expéditif le règlement de réclamations qu'on ne saurait éviter.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. B. BENOIT,

Surintendant.

M. ERNEST MARCEAU,
Ingénieur surintendant,
Montréal.

CANAL CHAMBLY.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc des écluses extrêmes du canal durant l'exercice expiré le 31 juin 1894.

Mois.	Ecluse n° 9, busc inférieur				Ecluse n° 1, busc supérieur			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1893.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	0	9	3	9	0	7	8
Août	14	5	8	10	8	6	7	5
Septembre	12	2	9	9	9	0	8	4
Octobre	10	0	8	9	9	4	8	1
Novembre	9	4	8	1	8	6	6	11
Décembre	10	6	8	4	8	6	7	3
1894.								
Janvier	11	9	10	7	8	11	8	7
Février	11	6	10	10	8	9	8	5
Mars	17	6	11	0	10	8	8	4
Avril	14	6	12	5	11	0	9	7
Mai	13	9	11	2	10	5	8	11
Juin	12	0	10	9	9	6	8	7

ECLUSE DE SAINT-OURS.

BUREAU DU SURINTENDANT, 13 août 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les opérations de l'exercice 1893-94. La navigation a été suspendue ici le 26 novembre 1893 et reprise le 2 avril 1894. Nous n'avons eu à enregistrer ni dommages, ni accidents ni retards durant l'année. Les travaux suivants ont été exécutés:—

ÉCLUSE.

Nous avons déposé une certaine quantité de pierre cassée de chaque côté de l'écluse et renouvelé plusieurs poteaux d'amarrage. Deux des lampes de l'écluse ont été remplacées par des neuves et les autres ont reçu une couche de peinture.

Les portes et leurs ancrages ont été reparés et repeints. Les manœuvres des portes ont également été réparées et les terrains voisins de l'écluse tenus en bon état.

BARRAGE.

Nous avons déposé une certaine quantité de pierre aux deux côtés du barrage ainsi que dans les deux culées. Quelques pièces de bois, destinées à prévenir l'éboulement des terres, ont été placées sur le côté ouest. En outre, on a fait l'examen du sommet du barrage et constaté que le plancher est en bon état.

ILE.

Nous avons fait sur la côte ouest de l'île un revêtement en pierre perdue destiné à empêcher l'érosion des terres, et tenu toute l'île en bon état.

CHALANS.

Nos chalans ont été réparés et pompés à diverses reprises ; puis nous les avons ancrés à la fin de l'automne. Durant l'hiver nous avons scié la glace tout autour pour qu'ils ne fussent pas endommagés.

BATISSES.

Réparations diverses à la maison du surintendant: le toit, les persiennes et un plancher ont reçu une couche de peinture. Deux tapis en toile cirée ont été posés dans la maison. Les autres bâtisses ont été tenues en bon état et blanchies à la chaux.

ESTACADES.

Les estacades ont aussi subi diverses réparations. Remisées à l'automne elles ont été remises en place au printemps.

QUAIS ET CAISSONS.

Les quais ont été tenus en bon ordre durant la saison. Pendant l'hiver nous avons scié la glace tout autour pour les empêcher d'être déplacés durant la débâcle.

Les caissons situés à l'amont de l'écluse ont reçu un revêtement en madrier et ont été remplis de pierre. Celui qui est à l'extrémité du quai de ce côté a été reconstruit de la ligne d'eau au sommet, et les autres ont subi des réparations plus ou moins importantes. On a également scié la glace sur toutes leurs faces en temps utile.

TRAVAUX DIVERS.

Nous avons réparé la remise au charbon ainsi que quelques brouettes, et débité du bois pour le chauffage de la maison de quart et de l'atelier.

Le bois, les outils et les matériaux de toute sorte ont été tenus en bon état. Enfin nous avons fait un inventaire de tout ce que nous avons en magasin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALFRED CODERRE,

Surintendant.

M. Ernest Marceau,
Ingénieur surintendant,
Montréal.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse de Saint-Ours durant l'année expirée le 30 juin 1894.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur				Ecluse n° 1, busc supérieur			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1893.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	4	9	0	9	11	8	8
Août	12	10	7	9	12	5	8	4
Septembre	12	0	8	3	10	7	9	0
Octobre	8	9	7	3	9	4	8	8
Novembre	8	0	6	11	9	2	7	11
Decembre	14	0	7	7	9	11	7	10
1894.								
Janvier	14	0	12	11	10	2	9	3
Février	13	1	11	2	9	7	8	7
Mars	19	11	11	8	19	11	11	8
Avril	16	10	13	5	13	6	11	2
Mai	15	6	11	10	12	0	10	0
Juin	13	0	10	10	10	8	9	7

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR INSPECTEUR,

PETERBOROUGH, août 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur les travaux de ma circonscription pour l'exercice clos le 30 juin 1894. Fermée le 19 novembre 1893 sur le bief central, la navigation s'est rouverte le 16 avril 1894. Sur le bief inférieur elle s'est fermée le 27 novembre et rouverte le 5 avril. La navigation n'a pas été interrompue pendant la saison. L'eau s'est maintenue à une bonne hauteur: il y en a toujours eu de 5 à 6 pieds sur les seuils de buscs à chaque section du canal. Il pourrait y en avoir 7 pieds si l'eau des réservoirs était réglée dans les intérêts de la navigation.

Dans l'intérêt du canal, dont on dit que l'Etat est sur le point d'entreprendre d'importants prolongements, il sera bientôt nécessaire que le gouvernement fédéral se charge des réservoirs d'amont, qui sont actuellement sous le contrôle séparé du gouvernement de l'Ontario et des fabricants de bois. Il faudrait en obtenir le contrôle avant qu'il n'y ait trop d'intérêts en jeu dans le nord.

Le printemps dernier l'eau est restée au-dessous du niveau moyen ordinaire à cette saison de l'année, mais grâce à de grandes pluies elle a monté de nouveau—vers la fin de mai et le commencement de juin—à une hauteur dépassant le niveau de printemps, et elle y est restée pendant un certain nombre de jours, faisant un dommage considérable aux champs ensemencés en inondant les terres qui bordent quelques-unes des sections du canal.

Il y a eu, en tout, 3,634 éclusages, soit 750 de plus que l'année dernière. Le nombre d'éclusages, toutefois, ne représente pas exactement le mouvement de navigation sur ces eaux, vu qu'un grand nombre des vapeurs ont des routes régulières qui ne passent par aucune écluse, de sorte qu'il n'en est pas tenu compte. Le nombre des bâtiments continue d'augmenter tous les ans. Plus la navigation augmente plus il devient difficile d'empêcher qu'on ne la gêne par le flottage du bois. Le département des travaux publics s'est imposé une dépense considérable pour faire et entretenir des passages distincts pour le bois, et il reste encore des

travaux à faire dans ce but. Maintenant que le pont du chemin de fer Grand-Tronc à Fenelon-Falls est fini, la navigation peut se faire sans interruption depuis Lakefield jusqu'au lac Balsam, distance d'environ 70 milles. Mais la grandeur de l'écluse de Rosedale restreint la dimension des bâtiments à la plus petite classe. Cette écluse n'a que 100 pieds de longueur sur 28 de largeur, avec environ 4 pieds d'eau sur les seuils de buscs, et elle appartient à la province d'Ontario. L'eau du lac Balsam n'est pas réglée dans les intérêts de la navigation ; on la laisse s'écouler à mesure que la saison avance, de sorte que vers le milieu de l'été il n'y a de navigation que pour les bâtiments d'un très faible tirant. Cette écluse et le barrage font tous deux partie de la ligne directe du canal, et le gouvernement fédéral devra en obtenir le contrôle avant longtemps, je suppose.

Les travaux suivants, imputables aux réparations, ont été exécutés, savoir :—

À BOBCAYGEON.

Le quai de l'entrée supérieure du canal a été réparé. Il a fallu réparer encore une fois cette écluse, à laquelle il y a toujours quelque chose à faire par suite du tassement des bajoyers. L'angle nord-ouest du plancher de tôle qui recouvre le radier s'est défait, et il s'en est suivi une fuite considérable. Cela a été réparé, et en même temps l'on a posé une pièce de bois tout autour du plancher de tôle pour en assujétir les bords au radier. On a lieu d'être satisfait de ce fond de tôle, qui rend une écluse parfaitement étanche. Les portes ont aussi été réparées et peinturées.

LINDSAY.

On a réparé le barrage en renouvelant des poteaux et des liens, ainsi qu'une partie du tablier.

LAKEFIELD.

Il a fallu reconstruire en partie le pilier de dérivation affouillé par l'eau, à l'extrémité inférieure de la glissoire. On a aussi prolongé le tablier de la glissoire en construisant une fondation de coffrages et la recouvrant d'un plancher.

PETERBOROUGH.

Il a été posé des tiges de suspension à la porte d'aval ainsi que des balanciers neufs aux quatres vantaux des deux portes, qui ont été d'ailleurs examinées et réparées. Ces portes ont aussi été repeinturées.

HASTINGS.

Des tiges de suspension neuves ont été mises aux portes. Les buscs ont été calfatés et une partie du plancher renouvelée. Les vannes ont aussi été examinées et réparées. Les portes d'écluses de Buckhorn, Burleigh et Fenelon-Falls ont été repeinturées.

Les travaux suivants, imputables sur le revenu, ont aussi été faits :—

RIVIÈRE SCUGOG.

Il a été pratiqué un chenal de 1,000 pieds de longueur, 100 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur, débouchant de la rivière dans la baie de Drummond. On a revêtu d'un bout à l'autre, de palplanches, les parois de ce passage, afin qu'il ne se remplisse pas de vase et pour empêcher que le batillage n'y porte des souches et des racines d'arbres. Il va être installé, à l'extrémité nord, un feu de direction qui, avec le phare sur l'eau, servira à indiquer l'entrée de ce passage. De grosses pièces de dérivation fixées à des pieux sont placées aux quatre bouts des palées pour les

protéger. Ce passage, une fois fini, sera très apprécié des marins, vu qu'il supprime une pointe très dangereuse pour la navigation.

BOBCAYGEON.

La construction d'un pilier et estacade de dérivation, du côté nord de l'entrée d'amont du canal, a été donnée à l'entreprise à William Kennedy, de Bobcaygeon, qui a fait cet ouvrage d'une manière satisfaisante.

OUTILLAGE.

Le dragueur (70 x 20) acheté de M. Beatty et Fils, qui n'a été achevé qu'au commencement de l'exercice, a fonctionné admirablement.

On trouvera ci-joint un tableau indiquant l'eau la plus haute et la plus basse sur les buses d'écluses, pour chaque mois de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur inspecteur.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ÉTAT indiquant le niveau maximum et minimum de l'eau à chacune des écluses du canal de la Vallée de la Trent pour l'exercice clos le 30 juin 1894.

Localité.	1893.																							
	Juillet.				Août.				Septembre.				Octobre.				Novembre.				Decembre.			
	Maxi-mum.		Mini-mum.		Maxi-mum.		Mini-mum.		Maxi-mum.		Mini-mum.		Maxi-mum.		Mini-mum.		Maxi-mum.		Mini-mum.		Maxi-mum.		Mini-mum.	
	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Hastings	8	3	6	11	6	11	6	7	7	1	6	10	7	3	6	8	7	2	6	8	7	2	7	0
Peterborough	7	9	4	9	7	6	6	3	7	6	5	6	7	6	6	3	8	0	6	8	8	0	6	0
Lakefield	5	10	5	0	5	7	4	7	5	6	4	10½	4	10½	4	8	5	7	4	6	5	6½	5	3
Young's-Point	7	4	6	0	5	11	5	4½	5	4	4	8	5	1	4	8	5	1½	4	8	5	9	5	2½
Burleigh-Falls	6	2½	5	1	5	7	4	6	4	11	4	6	4	10	4	3	5	1	3	3	3	10	3	3
Lovesick	7	4	5	4	5	9	5	4¼	5	5	5	3	6	0	5	2	6	0	5	0	....		......	
Buckhorn	6	4½	6	2½	6	3½	5	10½	5	11	5	4½	5	3	4	10½	5	1½	4	9	5	7½	5	0¼
Bobcaygeon	6	10	6	6	6	8	6	5	6	4½	5	6½	6	1	5	8	6	3	5	6	6	2	5	7½
Fenelon-Falls	6	2	4	10	5	4	4	10	5	2	4	10	5	5	4	5	5	4	5	0	5	7	4	10

ÉTAT indiquant le niveau maximum et minimum de l'eau à chacune des écluses du canal de la Vallée de la Trent pour l'exercice clos le 30 juin 1894.

Localité.	1894.																							
	Janvier.				Février.				Mars.				Avril.				Mai.				Juin.			
	Maxi-mum.		Mini-mum.		Maxi-mum.		Mini-mum.		Maxi-mum.		Mini-mum.		Maxi-mum.		Mini-mum.		Maxi-mum.		Mini-mum.		Maxi-mum.		Mini-mum.	
	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Hastings....	7	8	6	11	7	5	7	0	9	8	7	0	9	1	7	8	8	9	7	4	9	1	7	10
Peterborough.........	6	10	5	6	5	3	4	9	9	6	4	6	8	10	7	0	8	9	7	5	9	0	7	7
Lakefield	5	10½	5	7	5	7	5	0½	6	11	4	11½	6	9½	6	2	6	10	6	6	6	9½	6	1
Young's-Point........	6	9½	5	11	6	8	5	2½	8	10¼	5	0	8	7½	6	8½	8	7	7	3	8	7½	7	4
Burleigh-Falls........	4	4	3	11	4	5	3	4	6	3½	3	6	6	1	5	0	6	5½	5	7	6	2	5	3
Lovesick..............	6	2	5	11	5	11	......		8	6	5	6	7	9	6	5½	8	6	6	8	8	7¾	6	8
Buckhorn.............	6	1	5	8½	6	0	5	6½	7	8½	5	5½	7	5½	6	0½	8	4½	6	5	8	3	6	8
Bobcaygeon...........	5	11	5	7	5	10	5	5	6	8	5	5½	6	11	6	0	7	0	6	2	6	10	6	3
Fenelon-Falls...	5	3	5	1	5	1	4	10	7	4	5	1	6	2	5	11	6	10	5	5	6	8	5	11

RICHARD B. ROGERS.
Ingénieur inspecteur.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR INSPECTEUR,
OTTAWA, 29 octobre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel des travaux exécutés pendant l'exercice clos le 30 juin 1894, sur le canal Rideau, dont j'ai actuellement la surveillance en qualité d'ingénieur inspecteur.

La navigation s'est fermée le 30 novembre 1893 à Ottawa.
" " 23 " à Kingston-Mills.
" s'est ouverte le 1er mai 1894 à Ottawa.
" " 30 avril 1894 à Kingston-Mills.

Sur tous les biefs montant au bief de partage (le lac Rideau d'en bas) et en descendant l'eau a été maintenue de façon à donner continuellement la profondeur voulue sur les seuils de buscs durant toute la saison de navigation.

Les eaux des crues de printemps se sont écoulées par les déversoirs de décharge et les empellements à pertuis sans faire de dégâts sérieux.

La navigation n'a pas été interrompue une seule fois de toute la saison.

Voici les principales réparations qui ont été faites le long de la ligne du canal et à ses différentes stations.

KINGSTON-MILLS.

Cent verges de gravier et de pierre placées sur la levée. Quatre poulies de chaîne neuves. Pertuis réparés et diversee menues réparations à la station.

LOWER-BREWER'S-MILLS.

Une porte d'écluse renouvelée. Quatre balanciers neufs. Réparations à la charpente du déversoir de décharge. Cinquante verges de gravier sur le barrage et écluses.

UPPER-BREWER'S-MILLS.

Une porte d'écluse neuve. Réparé une petite rupture dans la levée. Boisé l'intérieur du magasin.

JONE'S-FALLS.

Refait deux portes d'écluses. Réparé le grand barrage à pertuis. Construit un pilier neuf à pertuis dans le bassin. Chambre de l'écluse d'aval nettoyée par un plongeur.

DAVIS'S.

Empellement à pertuis réparé. Diverses menues réparations à la station.

CHAFFEY'S.

Diverses menues réparations à la station.

NARROWS.

Diverses menues réparations à la station.

BRANCHE DE PERTH.

Un mur de revêtement en maçonnerie de pierres de taille au ciment de Portland a été construit au pont tournant de la rue Gore, bassin du canal, à Perth.

POONAMALIE.

Maçonnerie des musoirs de l'écluse d'aval réparée. 100 verges de gravier placées sur le barrage et la levée.

SMITH'S-FALLS.

Pratiqué une tranchée dans la roche au moyen du sautage et rempli cette tranchée de corroi pour arrêter la perte d'infiltration des eaux du bassin. Employé 10,000 pieds de madrier de 3 pouces (mesure de planche) au renouvellement du tablier du grand pont. Diverses menues réparations tant aux écluses accolées qu'à l'écluse détachée.

OLD-SLY.

Rejointoyé les musoirs et les parois de l'écluse. Diverses menues réparations à la station.

EDMOND'S-RAPIDS.

Une porte renouvelée; six poulies de chaîne neuves, et menues réparations générales.

MAITLAND'S.

Mis de la pierre sur le barrage d'arrière. Empellement renouvelé, et menues réparations générales.

CLOWES.

100 verges de pierre et de gravier sur le barrage, et menues réparations générales.

NICHOLSON'S.

50 verges de gravier sur le barrage, et menues réparations générales.

PONT DE BECKETT.

Renouvelé le tablier tournant. Reconstruit la pile-pivot et les supports à partir de la ligne des basses eaux, et rempli les mêmes de pierre. Peinturé tout le pont.

PONT DE MANOTICK.

Renouvelé le tablier du pont avec du madrier de 3 pouces.

LONG ISLAND.

Renouvelé une porte de l'écluse d'aval. Deux balanciers neufs. Six poulies de chaînes et diverses menues réparations générales.

PONT WELLINGTON.

Mis deux chevalets neufs sous la charpente du tablier. Réparé le tablier du pont.

BLACK-RAPIDS.

Quatre poutrelles neuves. Revêtu l'empellement avec du madrier de 3 pouces. Rempli la jetée de pierre, et mis aussi de la pierre en arrière du barrage pour remplacer celle que l'eau avait emportée.

HOG'S-BACK.

Renouvelé une porte de l'écluse d'aval. Deux balanciers neufs ; douze aiguilles de pertuis neuves ; 543 verges de gravier sur le chemin de halage. Posé 3,000 pieds (mesure de planche) de madrier de 3 pouces aux tabliers en aval du barrage à pertuis.

HARTWELL'S.

Obtenu 24 verges de pierre de taille par entreprise pour reconstruire le seuil du busc supérieur de l'écluse d'aval. Menues réparations générales à la station.

OTTAWA.

Renouvelé une porte d'écluse. Construit une cabane pour machine à vapeur. Quatre poulies de chaîne neuves. Peinturage de 9 portes à l'entreprise—le département fournissant la peinture et l'huile. Ecluse d'aval nettoyée par plongeur; diverses menues réparations à la station et autour du bassin. Sur le côté ouest de la Grande Tranchée (*Deep Cut*), depuis le pont de la rue Maria jusqu'au creek de Neville—distance d'environ 2,500 pieds—a été fiché un cours de palplanches de 10 x 10 pouces et de 24 pieds de longueur, pour empêcher les éboulements de terre. Cet ouvrage a été fait à l'entreprise par M. John E. Askwith, d'Ottawa. Notre propre dragueur a relevé les matières déjà éboulées dans le canal même et les a déposées en dedans de la file de palplanches.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le dragueur *Rideau*, avec son remorqueur, le *Shanly* et ses chalans, a, pendant la saison, pratiqué un chenal de 80 pieds de largeur dans un haut-fond s'étendant

depuis le pont de la rue Bank, Ottawa, jusqu'au delà du champ de l'Exposition. On s'en est aussi servi pour extraire de l'argile devant servir à boucher des fuites dans les barrages de Long-Island, de Black-Rapids et de Hogsback, et aussi pour enlever des matières qui s'étaient éboulées dans la grande tranchée (*Deep Cut*) à Ottawa, et les déposer en dedans du cours de palplanches fiché le long du côté ouest de cette tranchée. Une chaîne de grue neuve a été achetée des fabricants, MM. Beatty et Fils, de Welland, et aussi une paire de câbles d'acier. Il a aussi été fait diverses menues réparations à l'outillage lors des préparatifs du printemps. Tout le matériel de dragage—consistant en 1 dragueur, 1 remorqueur, 4 chalans à clapets latéraux, et 1 bateau porteur plat—est en bon état de fonctionnement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. T. PHILLIPS,

Ingénieur inspecteur par intérim.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CANAL RIDEAU.

Tableau indiquant la hauteur maxima et minima de l'eau sur les seuils des écluses d'aval, à Ottawa et Kingston-Mills, respectivement, pour chacun des mois de l'exercice clos le 30 juin 1894.

Ottawa.						Kingston-Mills.					
Maxima.			Minima.			Maxima.			Minima.		
	pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.
1er juillet.....	16	0	31 juillet......	11	6	1er au 9 juillet	9	6	23 au 31 juillet.	9	3
2 août.	11	0	29 août.	8	6	1er au 4 août.	9	2	16 au 27 août..	9	0
1er sept.	10	1	21 au 28 sept..	7	6	1er sept......	9	2	27 au 30 sept..	8	2
31 oct	9	3	1er au 3 oct. ..	7	10	1er oct. ...	8	1	30 oct.........	7	7
1er au 9 nov...	9	3	25 nov.........	8	3	1er nov..	7	7	25 au 30 nov...	7	4
11 déc.........	8	9	18 au 21 déc...	8	4	22 au 31 déc..	7	8	1er au 6 déc...	7	4
1er janv.......	8	6	20 au 31 janv.	8	3	29 au 30 janv.	8	6	1er janv ...	7	8
2 fév...... ..	8	3	5 au 18 fév...	8	1	1er au 6 fév..	8	6	28 fév.... ...	8	1
21 mars.	15	9	1er au 7 mars..	8	0	26 au 30 mars.	8	7	1er au 5 mars..	8	1
3 avril.......	21	9	7 au 13 avril.	12	4	1er au 12 avril	8	7	13 au 30 avril..	8	6
1er au 17 mai.	22	0	31 mai........	17	8	19 au 26 mai.	8	11	1er au 4 mai..	8	6
4 juin........	18	0	30 juin.	14	10	15 au 30 juin.	9	1	1er au 14 juin.	9	0

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

Bureau de l'ingénieur inspecteur,
Cornwall, 1er juillet 1894.

Monsieur,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant, pour l'exercice clos le 30 juillet 1894, sur l'entretien des canaux dont j'ai la surveillance, ainsi que sur les travaux de construction, études, etc., se rapportant à leur agrandissement.

La divisiou du Saint-Laurent s'étend depuis la limite provinciale—lac Saint-François—jusqu'au havre de Presqu'Ile, sur le lac Ontario, et comprend les canaux de Cornwall, de Williamsburg et Murray, avec les travaux d'amélioration de la ligne navigable des sections intermédiaires.

CANAL DE CORNWALL.

Entretien.

La navigation pour la saison de 1893 s'est fermée le 9 décembre.

Le canal, mis à sec le 11 mars 1894, pour permettre de continuer les travaux de construction, et aussi de faire les réparations de printemps ordinaires, a été rouvert à la circulation le 23 avril suivant.

On vient à bout de maintenir la navigation d'une manière assez satisfaisante, malgré les inconvénients auxquels sont parfois exposés les entrepreneurs de transport et les propriétaires de bateaux par suite de l'exécution des travaux d'agrandissement ou d'accidents aux portes d'écluses nécessitant l'abaissement de quelqu'un des biefs.

Le 15 novembre 1893, le bateau à hélice *Cuba*, en entrant dans l'écluse n° 17, heurta une porte d'aval dont il rompit la tige de suspension, interrompant par là la navigation durant environ 21 heures, et causant un dommage de $96.20, dont un état—avec demande de paiement—fut dûment présenté par l'inspecteur aux propriétaires de ce bateau.

A cette même écluse encore, le 8 mai dernier, il fallut interrompre la navigation durant 11 heures pour remplacer un boulon d'ancrage arraché par le poids de la porte.

Ordinairement, la mise à sec, quand il a fallu y recourir, n'a été permise que durant les heures de chômage du dimanche, c'est-à-dire, de 6 heures du matin à 9 heures du soir.

On n'a pas touché à l'eau des fabriques, si ce n'est—comme dans le cas de la filature *Canada Cotton* et des autres manufactures de l'extrémité est—pour en augmenter le volume en abaissant le mur à pertuis du déversoir de l'ancienne écluse n° 17.

Les travaux ordinaires de réfection et de réparation dans les ateliers ont été faites pendant que le canal était à sec.

Le lève-porte *John Page* a été réparé et renforcé.

Trois portes ont été reconstruites et mises en réserve pour les anciennes écluses.

Un des bateaux plats servant aux réparations a été en partie reconstruit.

Ainsi qu'on s'y attendait, les efforts du personnel de l'inspecteur pour tenir en état le fonctionnement des anciennes écluses n°s 15 et 16 ont échoué, et il a en conséquence été porté aux prévisions budgétaires pour 1894-95, en vue de leur réparation, une somme qu'on se propose de dépenser dans le cours de la présente saison.

Relativement aux réparations que demande l'ancienne écluse n° 16, je soumets de nouveau à l'approbation du département le projet de transformer en forme de radoub le bassin qui se trouve entre cette écluse et l'écluse n° 17.

Les prévisions budgétaires portent aussi des sommes pour la construction d'une ligne téléphonique pour le service du canal, et le prolongement de l'égout de l'Etat vers l'ouest jusqu'au siphon du creek de Wood.

Les ouvrages suivants ont besoin de grandes réparations et réfections auxquelles il n'est pas pourvu dans les prévisions budgétaires, savoir :—

Le brise-glace au pied du canal ;

Les anciennes écluses 15 et 16, à la réparation desquelles il a été en partie pourvu ainsi que susdit ;

Les surfaces d'appui des pivots de toutes les portes des nouvelles écluses 15 et 17.

Le déversoir de décharge de la nouvelle écluse n° 17 ;

Le bureau du receveur, et les maisons éclusières de l'entrée inférieure, et

La charpente supérieure de la jetée de l'entrée supérieure, y compris le brise-glace.

J'attire votre attention sur l'opportunité de construire des maisons pour les éclusiers et gardiens de ponts, ainsi que des déversoirs pour les biefs entre les écluses 18 et 20.

Les employés suivants ont été mis à la retraite, savoir :—

Duncan McDonell, piqueur et plongeur, le 14 juin 1893, et

John Denneny, aide-garde-pont, le 1er décembre 1893.

Il n'a pas été imposé d'amendes, ni perçu de droits de chauffage ou d'hivernage pendant le dernier exercice.

Les écluses de l'entrée inférieure furent désemparées et autrement mises en état pour l'hiver dès que la navigation eut été fermée le 9 décembre, et l'appareil à lever les portes, les chalans, etc., furent placés dans le bassin de Cornwall.

Le plus haut que l'eau ait monté pendant l'année, à l'écluse n° 15, a été 22 pieds 6 pouces, et le plus bas qu'elle ait baissé 9 pieds 3½ pouces. A l'entrée n° 21, qui est l'écluse de prise d'eau, le maximum a été 11 pieds 8 pouces, et le minimum 6 pieds 6 pouces.

Ces niveaux ont été établis sur les vieux buses.

AGRANDISSEMENT DU CANAL DE CORNWALL.

CONSTRUCTION.

Ce canal a, en tout, 48 pieds d'ascension, et rachète les rapides du Long-Sault.

Il s'étend depuis la ville de Cornwall vers l'ouest jusqu'au village de Dickinson's-Landing, distance de 11½ milles.

Il a été achevé et livré pour la première fois à la circulation en l'année 1893.

Il passe sur le côté nord du Saint-Laurent, à travers un terrain allant en pente rapide vers le fleuve, et à une hauteur considérable (d'environ 30 pieds, généralement) au-dessus de ce dernier.

Le fait qu'il suit de près le bord du fleuve a nécessité de hautes levées, dans les parties imparfaitement construites (ainsi qu'on s'en est aperçu), desquelles il s'est produit, dans certaines conditions, de fréquents éboulements de terre accompagnés de tassement, qui ont eu, comme en 1888, de très graves conséquences. Les travaux d'agrandissement actuellement en cours consistent à approfondir, élargir et redresser le chenal primitif, à renforcer et protéger les levées, et à construire des écluses, déversoirs, ponts, etc., neufs et de plus grandes dimensions. En outre de ces travaux, compris dans l'entreprise primitive, on est à construire, en travers du chenal nord ou de l'île de Sheik, des barrages avec le déversoir régulateur nécessaire, etc., pour rendre la passe parfaite et supprimer les remblais tortueux et imparfaitement construits à l'ouest du village de Milleroches.

Comme aucune modification ou amélioration de l'alignement primitif n'était prévue dans le projet d'agrandissement, attention a été attirée sur le fait que la classe de bâtiments à laquelle doit servir le canal agrandi aurait beaucoup de difficulté à y naviguer, et qu'à certaines courbes sur les sections 6 et 7, à l'ouest de Milleroches, il serait pratiquement impossible aux bâtiments ayant toutes les dimensions que peut admettre le canal de se rencontrer en marche.

L'agrandissement à l'entrée inférieure ou d'est (section n° 1) a été commencé en 1876, et—exception faite de quelque ouvrage à l'ancienne écluse n° 17, du déversoir et du coursier d'alimentation des moulins—il a été achevé en 1882.

La section 10—entrée supérieure—dont les travaux sont encore en voie d'exécution, a été commencée en 1884 et sera finie cette année.

En 1888, ce qui restait à faire pour achever l'agrandissement fut donné à l'entreprise, et, à l'exception des sections 6 et 7, est encore en marche.

Enfin, en 1893 on s'est arrangé pour que le contrat de la section 4 comprît la construction des barrages de l'île de Sheik, qui a été commencée, et les contrats pour les sections 6 et 7, et parties des sections 5 et 8 affectés par leur construction, ont été annulés.

TABLEAU des entreprises en cours :—

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Cornwall	2	Wm. Davis et Fils	5 novembre 1888.
Ecluse n° 19	3		
Maple-Grove, Barrage de l'île de Sheik	4		
Milleroches	5	The Gilbert Blasting and Dredging Co	2 novembre 1888.
Moulinette	6		
Land-Bridge	7		
Long-Sault	8		
Dickinson's-Landing	10	Jocks, Delorimier et Broder	7 avril 1884.

La section n° 2 comprend l'achèvement de la section n° 1.
La section n° 4 comprend les barrages de l'île de Sheik.
La section n° 8 est contiguë à la section n° 10.

Le canal a été mis à sec le 10 mars 1894 et y est resté jusqu'au 13 avril suivant, ce qui permit aux entrepreneurs des sections 2, 3 et 4 de procéder à des travaux qui ne pouvaient pas se faire pendant la saison de navigation.

La pierre délivrée pendant l'année est venue des carrières de Cornwall, de Maple-Grove et de Milleroches.

La maçonnerie a été continuée pendant toute la saison de 1893, jusqu'à ce que la gelée vînt suspendre les travaux en novembre ; l'ouvrage a été repris le 19 mars 1894 et continué depuis sans interruption.

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE L'ANNÉE.

Section n° 2.

Le nouveau déversoir d'alimentation a été achevé et mis en service.

Le mur de soutènement du pont tournant a été prolongé jusqu'au delà du moulin à farine et de la station d'électricité.

La fouille pour redresser le chenal en amont de l'écluse n° 18 a fait des progrès satisfaisants.

Section n° 3.

Les fondements du déversoir d'alimentation de l'écluse n° 19 ont été établis et la maçonnerie commencée.

Le pilier de dérivation en maçonnerie au pied de l'écluse n° 19 a été construit, et l'ancienne écluse a été reliée avec la nouvelle, en tête.

La nouvelle écluse a été mise en état et sera bientôt prête pour le service.

La fouille, ainsi que l'élargissement et le renforcement de la levée est de l'écluse font des progrès satisfaisants.

Section n° 4.

Le prolongement du mur sud du déversoir d'alimentation se reliant à la tête de l'écluse n° 20 a été achevé.

Le déversoir d'alimentation a été achevé et mis en service. Le mur de prolongement sud-ouest de la nouvelle écluse a été achevé, de même que le remblai en arrière, et l'entrée supérieure de l'écluse a été élargie et approfondie.

Section n° 5.

Un petit dragueur a été mis à l'œuvre, mais il a fait si peu de progrès que les entrepreneurs ont été mis en demeure d'augmenter leur personnel pour finir le dragage vers le 1er juillet 1895.

Sections nos 6 et 7.

Comme il a été décidé de procéder à la construction des barrages de l'île de Sheik (en attendant laquelle décision toutes les opérations étaient suspendues depuis 1891), ces contrats ont été annulés, tous les travaux ont été arrêtés, et les entrepreneurs ont été désintéressés.

Section n° 8.

Les drageurs ont pas mal avancé la fouille, qui, espère-t-on, sera finie cette année.

Section n° 10.

La fouille de cette section est finie. La vieille écluse de prise d'eau a été enlevée, ainsi que son déversoir d'alimentation. Il ne reste plus que mettre la dernière main aux levées pour finir cette entreprise.

Barrage de l'île du Sheik.

Les travaux furent commencés en juin 1893, après qu'on eut arrêté l'eau du chenal au moyen d'un barrage temporaire à la tête de l'île du Sheik.

Les emplacements des deux barrages ont été déblayés, les tranchées pour les talus et les pans coupés faites, et la maçonnerie des murs de pans coupés dans le milieu de chaque barrage commencée. De plus, une quantité considérable de corroi, ainsi que de terre et de blocailles, a été mise dans le corps du barrage.

On se prépare à commencer la fouille pour le coursier de décharge, et celle du déversoir régulateur au barrage inférieur est bien avancée.

L'approfondissement et élargissement de la passe achèvent; l'ouvrage qui reste à faire est principalement sur les sections 2, 4 et 5 et dans le nouveau chenal formé par les barrages de l'île du Sheik.

Pour élever l'eau de deux pieds dans les biefs entre les écluses 17, 18 et 19, ainsi que prévu par le contrat, il va falloir élever les murs de l'ancienne écluse n° 17, le déversoir d'alimentation et les bords du canal, la rigole d'alimentation et la levée nord de l'ancien canal à l'ouest jusqu'au quai de la ville, et aussi les murs des anciennes écluses nos 18 et 20.

La construction des portes d'écluse est bien avancée. Il y en a 6 de construites et 4 en place.

J'attire de nouveau l'attention sur la nécessité d'élargir et redresser l'entrée supérieure de ce canal, ainsi que sur l'opportunité de prolonger la jetée nord de l'entrée supérieure de ce canal, ainsi que sur l'opportunité de prolonger la jetée nord de l'entrée inférieure et d'en améliorer la direction, et sur le projet d'exhausser de 18 pouces à 2 pieds le niveau du couronnement de la nouvelle écluse de prise d'eau, pour la protection des ouvrages durant le gonflement des eaux du fleuve.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Entretien.

Les différentes divisions de ces canaux, c'est-à-dire celles de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, de la Pointe-aux-Iroquois et des Galops, collectivement appelées "canal des Galops", ont été fermées à la navigation le 13 décembre 1893, et rouvertes le 23 avril dernier pour la saison de 1894.

L'installation des bouées entre Prescott et Dinkinson's-Landing s'est faite peu après l'ouverture de la navigation, et il en a été remplacé 13 qui ne pouvaient plus servir.

La navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante pendant la saison, malgré la continuation des travaux d'agrandissement.

Le trafic n'a pas souffert d'interruptions inaccoutumées, et l'eau est généralement restée à sa hauteur normale : 9 pieds sur le busc de l'ancienne écluse n° 23.

Il n'y a pas eu d'accidents à rapporter pendant l'année.

Il n'a été fait que des réparations ordinaires aux différentes constructions, portes d'écluses, ponts, etc., ainsi qu'aux levées, estacades et jetées d'entrée; mais il va falloir faire pendant la prochaine saison, aux canaux de la Pointe-Farran et des Galops, de grandes réparations et réfections auxquelles il devrait être pourvu dans les prévisions budgétaires supplémentaires pour 1894-95, savoir:—

Pointe-Farran.—Réfection de la charpente supérieure du quai et de la jetée sud à l'entrée inférieure, et construction d'une porte neuve.

Pointe-aux-Iroquois.—Renouvellement partiel d'estacades.

Cardinal.—Réfection de la charpente supérieure du quai et de la jetée sud à l'entree inférieure.

Galops.—Réfection de la charpente supérieure de la jetée et du brise-lames à l'entrée supérieure.

Les amendes suivantes ont été imposées aux propriétaires des bateaux ci-après dénommés pour manque de précautions et mépris de règlements, savoir :—

Barge à vapeur *Hall*, 11 août 1893	$20 00
Remorqueur à vapeur *Montmorenci*, 12 août 1893	5 00
Barge *American*, 14 septembre 1893	5 00
do *Adèle*, 26 mai 1894	5 00

Il est question de remplacer par une neuve la porte d'amont actuellement en service à l'écluse n° 23; les prévisions bugétaires de 1894-95 contiennent le crédit voulu pour cela.

L'eau la plus basse sur le seuil de l'écluse n° 23—qui est le point de gouverne sur ces canaux—a été de 5 pieds 11 pouces, et la plus haute de 11 pieds 2 pouces.

L'eau la plus basse sur le seuil de l'écluse n° 27 a été de 7 pieds 1 pouce, et la plus haute de 11 pieds.

AGRANDISSEMENT—CONSTRUCTION.

POINTE-FARRAN.

Ce canal a environ ¾ mille de longueur et 3½ pieds d'ascension. Il rachète, en amont du village Farran's-Point, un rapide de peu d'étendue situé à environ 5 milles ouest de Dickinson's-Landing, où est la tête de ligne du canal de Cornwall.

Il n'y a à faire rapport d'aucuns travaux de construction.

Mais il a été fait, pour l'agrandissement de ce canal, un lever topographique comprenant une étude générale de la passe partant de la nouvelle entrée supérieure projetée à la pointe d'Empy (pointe Avoyon), longeant la rive nord vers l'ouest et passant entre l'île du Petit-Chat et le village d'Aultsville, sur la terre ferme. Et à partir de l'entrée inférieure actuelle l'étude a été poussée à l'est jusqu'à la pointe de Baker en aval du "Grand Remous", où la ligne se raccorde avec la grande passe droite qui mène au canal de Cornwall.

Il a été dressé des plans montrant de quelle manière on projette d'agrandir le canal et de prolonger les deux entrées à une distance sûre, c'est-à-dire jusqu'à un point où l'action du remous et du courant n'offre pas de danger.

RAPIDE PLAT.

Ce canal, dont l'ascension est de 11½ pieds, rachète le rapide Plat et s'étend depuis le village de Morrisburg vers l'ouest jusqu'à la baie de Flagg, distance d'environ 3¾ milles.

Les travaux donnés à l'entreprise et actuellement en cours sont les suivants, savoir :—

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Morrisburg	1	Poupore et Fraser	26 janvier 1891.
Mariatown	2	La Cie de dragage Weddell	12 janvier 1891.
New-Road Flagg's-Bay	3	Poupore et Fraser	26 janvier 1891.

Le changement d'alignement sur la section n° 4 est compris dans la section n° 3.

L'agrandissement a été commencé en 1884 sur la section n° 4, c'est-à-dire par l'entrée supérieure, ou de l'ouest, qui a été achevée et mise en service en 1888.

Les travaux de cet agrandissement consistent à approfondir et élargir l'ancienne passe du fleuve, ainsi qu'à construire de nouvelles écluses et de nouveaux déversoirs d'alimentation, avec les murs de soutènement, encoffrements, etc., nécessaires.

Section n° 1.

Cette section s'étend vers l'ouest le long de la façade riveraine du village de Morrisburg et comprend la nouvelle écluse.

On a modifié l'alignement de l'extrémité inférieure de cette section en mettant la ligne d'axe de la nouvelle écluse parallèle à celle de l'ancienne écluse n° 23, améliorant ainsi la direction de l'entrée et permettant aux bâtiments qui remontent le fleuve d'en éviter le courant.

Les travaux de dragage, suspendus le 27 octobre 1893, ont été repris le 27 avril 1894, et font des progrès satisfaisants. Les matières draguées ont servi à élargir et affermir, le chemin de halage et à former un remblai sur l'encoffrement de défense et en dehors de cet ouvrage.

L'excavation d'une tranchée pour un barrage de pieux jointifs destiné à protéger le mur sud de l'ancienne écluse a été achevée en mars 1894, conformément au plan modifié de mars 1892.

Le 2 octobre 1893, pendant l'excavation de la tranchée dont je viens de parler, il s'est prodait une fuite due au mauvais état du fondement de l'ancienne écluse, et pour que la navigation n'eut pas à souffrir d'obstacle il fallut prendre immédiatement des mesures pour protéger l'extrémité sud-ouest supérieure du mur de l'ancienne écluse, ce qui entraîna une dépense imprévue.

Le 9 janvier 1894, pendant qu'on déblayait cette partie de la tranchée, la même fuite se déclara de nouveau à un niveau plus bas mais dans une toute autre direction ; on vida le canal afin de pouvoir faire des réparations durables, et après une interruption de quelques jours on put achever la fouille de la tranchée sans rencontrer d'autres obstacles.

Le déblai de la cuvette d'écluse au moyen d'un terrassier à vapeur a été commencé le 1er avril 1894 et est actuellement en cours d'exécution. Quant aux matières extraites on les dépose en cavalier immédiatement en dehors de l'encoffrement de défense, afin de renforcer et compléter le batardeau.

L'on est à installer deux pompes à vapeur pour l'épuisement de la cuvette d'écluse ; en attendant on se sert de deux petits pulsomètres.

La construction de l'encoffrement en charpente pour l'assiette du mur de revêtement nord du canal, suspendue le 25 novembre 1893, a été reprise le 8 mai 1894 et sera achevée dans quelques semaines. La maçonnerie du mur en question a été commencée le 18 avril 1894 et fait actuellement des progrès très satisfaisants. On est actuellement à rendre sur les lieux la pierre pour l'écluse—que l'on taille et

prépare à la carrière de Milleroches, canal de Cornwall—et celle des murs de revêtement, etc.,—qui vient des carrières de l'île Wolfe.

Relativement aux nouveaux travaux d'agrandissement, je prends la liberté d'attirer l'attention sur le danger qu'ils offrent par le fait que la nouvelle écluse est si près de l'ancienne, et sur les moyens extraordinaires, et par conséquent dispendieux, auxquels, dans l'intérêt de la navigation, il faut recourir pour protéger cette dernière.

Section n° 2.

Cette section commence à l'extrémité ouest du village de Morrisburg et s'étend vers l'ouest jusqu'à près de Mariatown.

Les travaux de cette section consistent principalement en creusage, qui se répartit en dragage et en déblai.

Les opérations de dragage, suspendues le 20 décembre 1893, ont été reprises le 15 mars 1894.

Deux dragueurs ont fonctionné toute la saison.

La masse des matières draguées a été utilisée pour élargir et renforcer le chemin de halage et les levées, dans cette section.

Section n° 3.

La section n° 3 commence à peu de distance en amont de Mariatown, et s'étend à l'ouest jusque dans le voisinage de l'écluse de garde (n° 24); elle comprend l'élargissement et l'approfondissement de l'extrémité est de la section 4, ainsi que les dépôts de déblais et autres travaux se rapportant à la baie de Flagg.

Pour protéger l'extérieur de la levée, on est à construire un talus en pierre.

Le dragage sera probablement terminé de bonne heure en 1895.

Les opérations de dragage ont été suspendues le 19 décembre 1893, et furent reprises le 21 mars 1894, et se sont continuées sans interruptions depuis.

Le déblayage a été suspendu le 30 novembre 1895.

Les matières provenant du déblai sont charroyées par des locomotives jusqu'à la baie de Flagg, où on les dépose, tandis que celles du dragage sont transportées en chalan à l'endroit où on les jette dans les eaux canadiennes, du côté sud de la passe, près de l'île d'Ogden.

Section n° 4.

La section n° 4 a été finie en 1888 et immédiatement utilisée. Elle comprend la nouvelle écluse de garde (n° 24) et le nouveau déversoir, ainsi que la formation de l'entrée supérieure du canal, et aussi du lit sur une courte distance en aval de l'écluse. Depuis l'achèvement du contrat, on a trouvé qu'il était nécessaire de changer l'alignement à l'extrémité inférieure de cette section. Ces travaux sont compris dans ceux de la section n° 3.

CANAL DES GALOPS.

Division de la Pointe aux Iroquois.

Ce canal, tel que primitivement construit, avait environ 3 milles de longueur, avec une chute de 5 pieds 7 pouces à l'écluse n° 25, dans le village d'Iroquois, d'où il s'étendait vers l'ouest jusqu'à Presqu'Ile, rachetant le rapide de la Pointe aux Iroquois et autres sections de courant rapide, notamment celle de la Pointe aux Emouchets (*Sparrowhawks Point*).

D'importantes modifications ont été faites à ces ouvrages dix ans environ après leur achèvement. Le seuil d'aval de l'écluse n° 25 a été baissé de 3 pieds 2 pouces, et l'on a pourvu au moyen de régler la hauteur d'eau sur le busc d'amont, et par conséquent dans le canal, en mettant ce dernier en communication avec les Galops, au moyen d'une levée qui avance dans le canal des Galops, à la Pointe Cardinal (écluse n° 26).

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Division de la Jonction.

La division de la Jonction commence à Presqu'Ile, et s'étend en montant jusqu'à l'écluse n° 26, au village de Cardinal. Elle consiste principalement en une levée d'environ 2½ milles de longueur, construite dans le fleuve pour relier les divisions des Galops et de la Pointe aux Iroquois, et ainsi, comme je l'ai dit plus haut, élever le niveau de l'eau dans le bief d'Iroquois et donner le moyen de le contrôler.

La chute du fleuve entre les canaux susmentionnés est de 1 pied 7½ pouces.

Les travaux de la Jonction ont été faits en 1856.

Je n'ai à faire rapport d'aucuns travaux de construction pour cette division.

Division des Galops.

Cette division—canal primitif des Galops—avait une chute de 6 pieds 8 pouces, et s'étendait en montant depuis le village de Cardinal, l'espace d'environ deux milles, jusqu'à la tête du rapide des Galops, qu'elle était destinée à racheter, et qui commence à environ 7 milles est de la ville de Prescott.

Quelques années après l'achèvement du canal, le coffrage de tête de la jetée a été prolongé en montant, et la chute augmentée de 11½ pouces.

L'écluse de garde n° 27, à l'entrée supérieure, est la dernière du côté de l'ouest, sur le Saint-Laurent.

Entrée supérieure.

Les travaux actuellement en cours d'exécution, et dont MM. Murray et Cleveland sont les entrepreneurs, ont été commencés en 1889. Le contrat de ces derniers a été passé le 14 novembre 1888, et leur entreprise devait être finie le 15 juin 1891. Elle embrasse la construction d'une écluse d'ascension, d'une écluse de garde et d'un coursier d'alimentation, ainsi que l'approfondissement, l'élargissement et le redressement du chenal depuis l'entrée supérieure jusqu'à la baie Ronde—distance d'environ un mille, et l'enlèvement de l'ancienne écluse de garde, etc., etc.

Les travaux de maçonnerie, interrompus le 15 novembre, ont été repris le 18 avril dernier.

Les travaux suivants ont été faits pendant la saison, savoir :—

Le mur qui relie à l'ouest l'écluse de garde et l'écluse d'ascension, et aussi les murs de prolongement inférieur des deux écluses.

Cinq paires de portes d'écluse ont aussi été achevées, mises à l'eau et prêtes à être suspendues.

Les coffrages devant servir à redresser le chemin de halage en amont de la Pointe McLaughlin ont été achevés en place et lestés.

Les opérations de dragage, de forage et de pétardement ont été poursuivies sans interruption pendant toute la saison.

Toutes les matières draguées, à l'exception de la roche qui pouvait servir, ont été transportées par des chalans à l'endroit où elles sont jetées à l'eau entre l'île et la jetée et l'île de la Sauvagesse (*Squaw Island*).

Les batardeaux restent solides et étanches.

La pierre pour le nouveau coursier d'alimentation a été extraite des carrières de Belleville, et livrée en grande quantité.

On a aussi livré le bois de construction pour les fondations du coursier et pour les caissons détachés en amont du coursier.

Le remplage en arrière des murs d'écluse est bien avancé et sera terminé dans peu de temps.

Il a été fait une étude de la partie inférieure de ce canal pour décider de la nature de l'agrandissement, et un levé topographique de la ligne navigable nord conduisant de l'entrée supérieure vers l'ouest a été complété.

On a fait et on est à faire des relevés préliminaires des divisions des Galops, de la Jonction et des Iroquois, et de la ligne côtière et des battures adjacentes, afin de décider la nature et l'étendue de l'agrandissement projeté.

Amélioration du rapide des Galops.

E. E. Gilbert et Fils, adjudicataires. Travaux donnés à l'entreprise le 5 août 1889; et devant être achevés le 1er juin 1881.

Les " Améliorations du rapide des Galops " consistaient dans la formation—au moyen de la fouille sous l'eau—d'un chenal droit de 200 pieds de largeur et 17 de profondeur, à travers les hauts-fonds appelés respectivement " barre d'En-Haut " (*Upper Bar*), battures "du Nord " et "de Caledonia" (*North" and "Caledonia" Shoals*), batture " de l'Ile " (*Island Shoal*) et barre "d'En-Bas " (*Lower Bar*), le tout compris dans une distance de 3,300 pieds.

L'ouvrage a été fini en novembre 1888, et essayé, conformément aux instructions, par le feu ingénieur en chef, qui en 1889 fit le rapport suivant :—

" Le chenal qu'on a entrepris de creuser à travers ces rapides, il y a quelques années, a été terminé. Il a maintenant 200 pieds de large, il est droit et a de 16½ à 17 pieds de profondeur ; mais les pilotes, comme d'habitude, préfèrent supporter patiemment les désavantages de l'ancienne ligne, tortueuse et peu profonde, plutôt que de se servir d'une nouvelle ligne qu'ils ne connaissent pas très bien. Il n'est pas rare chez cette classe d'hommes importante et utile d'avoir des préjugés en faveur de la route qu'ils sont habitués à suivre. Il est cependant très probable qu'avant longtemps on reconnaîtra que la nouvelle ligne est plus avantageuse; à tout événement, cela arrivera certainement lorsqu'on se servira de navires plus grands et d'un plus fort tirant d'eau."

Les grands bateaux à vapeur à hélice et autres navires tirant plus de 9 pieds d'eau passent par ce chenal, qui n'est devenu d'un usage général que l'année dernière, mais les barges des compagnies d'expédition l'évitent systématiquement.

En 1891, des fonctionnaires du département firent un examen et levé hydrographique du chenal, et constatèrent qu'il y avait des obstacles de chaque côté des amers de l'alignement du milieu ; les entrepreneurs affirmèrent que ces obstacles consistaient en roches détachées qui auraient été poussées par la glace dans le chenal depuis son achèvement, où y seraient arrivées par d'autres voies naturelles.

Un autre levé, fait avec beaucoup plus de soin et d'exactitude, a été fait pendant la saison de 1892 sous la direction de M. Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du havre de Montréal. Ce levé représente avec la plus minutieuse exactitude la profondeur et la largeur du chenal, et généralement l'état dans lequel il se trouve aujourd'hui ; mais il est douteux que la nature des obstacles puisse être déterminée, c'est-à-dire, qu'on puisse dire si les roches sont *in situ* ou détachées.

Comme je l'ai dit dans mon dernier rapport annuel, le seul moyen de résoudre cette importante question d'une manière satisfaisante est d'envoyer un dragueur bien équipé faire une épreuve effective des matières qu'il y a dans le chenal.

Le levé que le département faisait faire du lit du fleuve, y compris le nouveau chenal ainsi que ses abords et les levées, et qui avait été commencé en 1891, a été discontinué en 1892, pour la raison que les opérations s'y rattachant auraient pu jusqu'à certain point mettre obstacle à celles de M. Kennedy.

Le nouveau chenal n'a pas été examiné depuis le printemps de 1893, et les bouées n'ont pas été replacées, et en conséquence il a été temporairement abandonné.

Parce que l'eau du fleuve était à sa hauteur moyenne les navires de toute catégorie ont passé par le vieux chenal ou chenal nord, et, comme d'ordinaire, il est arrivé des accidents.

Passe du nord.

A cause de sa position abritée et de la modération de son courant, cette passe, depuis les Galops jusqu'à la tête de l'île de Spencer, peut être regardée comme un prolongement du canal des Galops.

De Prescott à la tête du canal des Galops, la distance, par cette passe, est de 7 milles, soit les deux tiers d'un mille plus courte que par le grand chenal dans les eaux américaines.

La passe en question fut explorée à fond lorsque je fis mon levé hydrographique du fleuve en 1872, et au commencement du mois d'octobre, cette année-là, quand la

profondeur d'eau était de 8 pieds 10 pouces sur la busc de l'écluse n° 27, le steamer *Glide*, tirant 8 pieds 3 pouces d'eau, avec cinq barges lèges, remonta cette passe indiquée par les bouées du levé.

Plus tard, en octobre 1876, avec l'eau à 9 pieds 4 pouces sur le busc, un gros trois mâts, l'*Hemisphere*, tirant 9 pieds d'eau, fut piloté avec succès dans cette passe jusqu'au canal, par le capitaine Moore, de Prescott, avec l'aide du remorqueur l'*Artic*.

Après avoir quitté le canal et paré les hauts-fonds en face de la Pointe Boulton, la passe entre dans les eaux profondes et calmes de la baie de Munro, puis, suivant la direction générale de la rive canadienne jusqu'à la Pointe de Tuttle, passe par le chenal entre la rive et l'île aux Canards, après quoi elle s'éloigne de terre; une profonde passe, avec un courant uniforme modéré, monte ensuite entre les îles de Drummond et de Spencer et les hauts-fonds en aval de celles-ci, et conduit en plein fleuve en amont des îles; là le courant devient plus fort, et la passe, prenant la direction du phare du Moulin-à-Vent, s'avance en eau profonde, par un chenal entre les hauts-fonds à la hauteur de la pointe de Wright, et le récif pointu par le travers des bouées noires qui marquent la pointe nord du récif de la Cheminée; puis tous les obstacles se trouvent franchis et l'on tombe dans la grande ligne navigable qui mène au lac Ontario.

L'ouvrage a été examiné à fond de nouveau pendant la dernière saison, et un lever topographique complété. La ligne telle qu'actuellement recommandée diffère légèrement, sous le rapport des courbes, etc., de celle représentée sur les plans du levé préliminaire fait en 1872; toutefois, la route est la même.

Des coupes en travers exactes ont été faites d'un bout à l'autre, et des forages pratiqués pour voir qu'elle sera la matière à déblayer.

Les plans et devis voulus pour mettre l'entreprise en adjudication sont en cours de préparation.

CANAL MURRAY.

ENTRETIEN.

Ce canal, qui avait été fermé le 3 décembre pour la saison de 1893, fut rouvert le 1er avril 1894, et la navigation n'y a pas été interrompue depuis.

Pendant l'exercice 701 navires ont passé par ce canal.

Il n'est pas arrivé d'accidents et il n'a pas été imposé d'amendes durant cette période.

Les ponts de voitures sont en bon état, le pont de chemin de fer a été élevé et rajusté par des employés de la Trenton Bridge Works.

De nouveaux poteaux d'amarrage ont été mis où il en fallait.

Les sémaphores placés aux ponts du chemin de fer fonctionnent à la satisfaction des employés de la compagnie.

Un sémaphore a été posé au pont du chemin de Smithfield et fonctionne d'une manière satisfaisante.

Les chemins de halage formés de sable à l'ouest du chemin de Smithfield ont été recouverts de gravier, de même que la levée nord à l'ouest du pont de chemin de fer.

En général, les bords du canal ont été bien entretenus, les fossés tenus libres, et les perrés maintenus en bon état. *Voir* le rapport du surintendant.

Un bon magasin de 20 x 30 pieds a été construit sur le côté nord du canal, près du pont de chemin de Brighton, et la forge et la boutique du charpentier.

Le bureau du percepteur a été déplacé du voisinage du pont tournant du chemin de fer et placé à l'ouest du pont du chemin de Smithfield sur des fondations en pierre.

Les piles et culées du pont ont été rejointoyées et une partie du couronnement posée de nouveau.

L'eau la plus haute pour la présente saison a été de 14 pieds 7 pouces, et la plus basse de 12 pieds 2 pouces.

CONSTRUCTION.

Ce canal est situé au fond de la baie de Quinté et s'étend depuis la ligne navigable, à travers l'isthme de Murray, jusqu'à la baie de Presqu'Ile, sur le lac Ontario —baie qui est un havre naturel et destinée à devenir le terminus occidental de la navigation du fleuve.

Ce "havre de refuge" de la rive nord-est du lac se trouve près du village de Brighton, à environ 75 milles ouest de Kingston, et à 120 milles de Port-Dalhousie, où est l'entrée du canal Welland.

L'entreprise a été finie en août 1889.

Cette entreprise consiste dans—

1. La tranchée ou canal proprement dit, à travers l'isthme, et la formation—au moyen de dragage et de jetées—d'entrées commodes à chaque bout d'une distance d'au moins 6 milles tracée en ligne droite avec l'eau navigable de la baie de Quinté, à travers la Pointe Twelve-o'Clock, le marais de Dead-Creek, le creek de Wuse et le quai de Brighton.

Le canal est pratiquement un "pertuis" artificiel, ou canal sans écluses. Un chemin de fer, l'Ontario-Central, le traverse, et il est aussi franchi par trois ponts de grandes routes.

2. La formation, au moyen de dragage, de la nouvelle entrée et passe du havre, à travers le *middle ground* et les autres hauts-fonds qui obstruent l'entrée actuelle, et aussi du chenal près de la rive de Brighton, pour mettre le havre en communication avec l'entrée supérieure du "détroit"—distance d'environ 3 milles.

La largeur du canal à travers l'isthme est de 80 pieds au fond, et celle de ses entrées 200 pieds, avec une profondeur, à l'eau basse ordinaire (soit zéro de l'indicateur du niveau d'eau de Toronto), de 12 pieds 6 pouces, ou 1 pied au moins plus bas que le niveau de l'île du Télégraphe et autres hauts-fonds de la baie de Quinté.

La nouvelle entrée du havre de Presqu'Ile est évasée, et sa largeur varie de 1,000 pieds et plus dans le lac, au delà du principal phare, à 200 pieds dans le chenal à la hauteur du phare de la Pointe au Sel, avec une profondeur maxima de 16 pieds.

Relativement au havre et à la nouvelle entrée, j'attire de nouveau l'attention du département sur la nécessité d'agir sans retard dans le but de conserver ce qui reste de bois debout sur la péninsule de Presqu'Ile.

LEVÉ DU FLEUVE ET DES CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Tout ce qui a été fait, de ce chef, pendant la dernière saison, peut se résumer comme suit:—

Il a été fait un levé établissant la position des barrages projetés dans le chenal de l'île du Sheik, et l'on se prépare à mettre les travaux en adjudication.

On a aussi fait un mesurage final des sections 6 et 7 et de certaines parties des sections n° 5 et 8, dans le but d'effectuer un règlement avec les entrepreneurs.

On est à faire un nouveau levé dans le but de redresser et d'améliorer l'entrée supérieure du canal de Cornwall.

Nouveaux relevés du fleuve entre l'écluse n° 20 et l'entrée d'aval du canal de Cornwall.

Relevés additionnels de la division des Iroquois, canal des Galops.

On trouvera ci-joint un tableau indiquant le niveau le plus haut et le plus bas de l'eau, pendant la dernière année, à chacun des canaux de la division du Saint-Laurent.

Les variations du niveau de l'eau sur les différents canaux ne sont pas uniformes. Le point de gouverne adopté par les compagnies d'expédition est à l'écluse n° 23, Rapide Plat, où se voit la moindre profondeur d'eau sur le busc à toutes les hauteurs du fleuve.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,

Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef des canaux,
Ottawa.

Tableau indiquant le niveau le plus haut et le plus bas de l'eau dans tous les canaux de la division du Saint-Laurent pour l'année finissant le 30 juin 1894.

Mois.	Canal de Cornwall.				Canaux de Williamsburg.												Lac Ontario.	
	Ecluse nº 15.		Ecluse nº 21.		Ecluse nº 22.		Ecluse nº 23.		Ecluse nº 24.		Ecluse nº 25.		Ecluse nº 27.		Canal Murray.	
	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.
	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
1893.																
Juillet	11 5	11 1	11 1	10 7	10 9	10 3	10 7	10 3	10 9	10 4	13 7	13 0	11 0	10 6	14 7	14 0
Août	11 8	10 8	10 9	9 8	10 9	9 0	10 3	8 3	10 6	7 4	12 11	10 9	10 6	9 0	14 2	13 6
Septembre	11 7½	10 8	11 8	9 11	10 1	9 6	10 3	8 10	10 2	8 9	13 0	11 6	11 0	8 0	13 9	13 3
Octobre	10 7½	10 2	11 8	9 0	11 0	8 7	11 2	8 0	11 2	8 2	15 6	10 8	10 4	9 0	13 5	12 6
Novembre	10 2½	9 6½	10 4	9 0	9 8	8 3	9 0	7 9	9 0	7 6	12 0	10 0	10 1	8 2	12 11	12 2
Décembre	20 6	9 3½	10 6	8 4	9 11	7 10	9 7	6 9	9 4	6 9	12 0	8 0	9 11	7 6	12 9	12 4
1894.																
Janvier	22 6	15 0	10 3	8 9	10 2	8 0	9 6	7 7	9 0	7 4	11 3	9 6	9 11	8 4	13 0	12 8
Fevrier	18 9	11 11	9 3	6 6	10 0	6 11	8 3	5 11	7 8	5 5	10 2	7 2	8 10	7 6	13 1	12 10
Mars	21 0	10 7½	10 6	7 10	10 0	9 0	9 6	7 3	10 0	6 3	12 6	8 2	10 6	7 1	13 5	13 0
Avril	10 9½	10 3	10 6	9 7	10 1	8 10	9 8	8 4	9 9	8 5	12 4	11 0	10 0	9 6	13 6	13 2
Mai	11 10	10 4	10 7	9 10	10 0	9 3	9 11	8 10	10 2	8 9	12 11	11 5	10 6	9 5	13 9	13 3
Juin	11 0½	10 7½	10 11	10 6	10 6	10 0	10 1	9 8	10 5	9 8	13 2	12 2	10 9	10 2	14 0	13 10

CANAL MURRAY.

BRIGHTON, ONT., 31 juillet 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel suivant sur les ouvrages confiés à mes soins pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1894.

La navigation a été close le 3 décembre 1893 et s'est ouverte le 1er avril 1894.

Du 30 juin 1893 au 30 juin 1894, 701 navires ont passé par ce canal.

Il n'y a eu qu'un seul accident arrivé à 7.30 du soir, le 9 juillet 1893, et il a été causé par le vapeur *Magnet*, qui heurta le pont tournant du chemin de Trenton, auquel il fit des dommages au montant de $30.

Les fossés du chemin de halage ont été parfaitement nettoyés deux fois sur toute la longueur du canal de chaque côté, et deux tranchées ont été ouvertes à travers les dépôts de sable à l'extrémité est, pour empêcher l'eau du printemps de déborder dans le canal.

Les ponts tournants ont tous été examinés et tous les écrous et tirants serrés et les centres rajustés.

Un solide magasin a été construit sur le côté nord du canal près du pont du chemin de Brighton, de 20 pieds sur 30 pieds, à deux étages, contenant une forge et une boutique de charpentier.

Tous les chardons et autres herbes ont été coupés avec soin, et on a semé du gazon sur les levées; le gazon semé l'an dernier a très bien poussé et tend à empêcher la terre des dépôts de déblais d'être charriée par l'eau dans les fossés.

Le bureau des péages a été transporté du voisinage du pont tournant du chemin de fer, à l'ouest du pont de Smithfield, et a été installé sur une fondation en pierre; un puits a été creusé près du bureau et on y a posé une pompe; une cloche d'alarme a été posée pour avertir de l'approche des navires.

Le remplage a été remis en arrière du mur en pierre sèche sur le côté sud au pont du chemin de Brighton, au pont du chemin de fer et au pont du chemin de Trenton, et le mur a été redressé aux endroits où il projetait sur le canal.

De bonne heure au printemps la glace a été coupée dans les fossés afin d'empêcher l'eau de déborder par-dessus le chemin de halage.

Les piles en pierre de taille ont été jointoyées de nouveau et on a reposé quelques-unes des pierres de couronnement.

Des signaux peinturés ont été posés à chacun des ponts pour avertir le public de ne pas les traverser à la course.

On a nivelé et recouvert de gravier 3,800 pieds du chemin de halage à l'ouest du pont du chemin de Smithfield sur le côté nord du canal, et il y a maintenant 7,100 pieds de nivelés et prêts à recevoir le gravier.

On a cassé 1,050 verges de pierre qu'on a posée sur le mur en blocailles.

On a posé 2,060 verges de gravier sur le chemin de halage entre le pont du chemin de Brighton et le pont du chemin de Trenton.

On a inspecté les poteaux d'amarrage, et dix ont été replacés et tassés avec de la pierre cassée.

Un sémaphore a été posé au pont du chemin de Smithfield et il fonctionne d'une manière satisfaisante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur.

T. P. KEELER,
Surintendant du canal Murray.

A M. TOM. S. RUBIDGE,
Ingénieur surintendant de la division du Saint-Laurent.
Cornwall.

CANAL DE CORNWALL.

CORNWALL, ONT., 11 août 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant des ouvrages sous mes soins pour l'exercice finissant le 30 juin 1894.

Le canal Cornwall a été extraordinairement employé durant la saison de 1893, la circulation dépassant de beaucoup celle d'aucune autre année depuis que j'en ai eu la charge. La navigation a été ininterrompue, excepté pendant les courtes périodes mentionnées plus bas. Les accidents ont été peu nombreux, et, en somme, l'année a été des plus satisfaisantes.

Le 15 novembre 1893, le steamer *Cuba*, en entrant dans l'écluse 17 en remontant, a heurté la porte du sud et a brisé la tige de suspension, causant un retard de vingt et une heures. Très peu de bateaux ont été retardés par cet accident.

Un état des frais s'élevant à $96.20 a été remis aux propriétaires du bateau et une copie en a été transmise au département.

Le 8 mai 1894, le filet de l'écrou de l'écluse 15 a été brisé par le poids de la porte et a dû être remplacé par un nouveau, causant un retard de 11 heures.

Le canal a été fermé à la navigation le 10 décembre 1893. Durant l'hiver les ouvriers ont été occupés à faire des passerelles, lisses de garde-corps, des poulies, des courbes, des brouettes, etc., ainsi que les réparations générales du printemps. Le canal a été mis à sec le 10 mars 1894, et est resté ainsi jusqu'au 22 avril. Il est resté à sec longtemps pour la commodité des entrepreneurs. Pendant qu'il était à sec, les écluses ont été nettoyées et réparées où c'était nécessaire ainsi que les levées. La navigation s'est ouverte le 23 avril. Durant la saison on a fait toutes les réparations qui étaient nécessaires. Un des chalans a été en partie reconstruit. Trois paires de vieilles portes ont été refaites. L'appareil à lever les portes a subi beaucoup de réparations. Le quai au pied du canal a été endommagé par la glace durant l'hiver et réparé durant la saison.

J'annexe un état du niveau de l'eau pendant la dernière année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. P. ROSS,
Surintendant.

M. THOS. S. RUBIDGE, I. C.
Ingénieur surintendant,
Cornwall.

CANAL CORNWALL.

TABLEAU indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les seuils de l'écluse 15 à l'entrée d'aval, et de l'écluse 21 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Mois.	Ecluse 15, seuil d'aval.				Ecluse 21, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1893.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	5	11	1	11	1	10	7
Août	11	8	10	8	10	9	9	8
Septembre	11	7½	10	8	11	8	9	11
Octobre	10	7½	10	2	11	8	9	0
Novembre	10	2½	9	6½	10	4	9	0
Décembre	20	6	9	3½	10	6	8	6
1894.								
Janvier	22	6	15	0	10	3	8	9
Février	18	9	11	11	9	3	6	6
Mars	21	0	10	7½	10	6	7	10
Avril	10	9½	10	3	10	6	9	7
Mai	11	10	10	4	10	7	9	10
Juin	11	0½	10	7½	10	11	10	6

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

MORRISBURG, 3 août 1894.

MONSIEUR,—Conformément à votre lettre du 24 juillet 1894, demandant un rapport annuel sur ces canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1894, j'ai l'honneur de vous soumettre ce qui suit :—

Ces canaux ont été fermés le 13 décembre dernier et ont été ouverts de nouveau à la navigation le 23 avril 1894.

Nous n'avons eu aucun accident durant l'année, et les différents canaux ont été tenus en bon état. Les travaux d'agrandissement du canal du Rapide-Plat ont été assez complétés pour faciliter la circulation des bateaux.

L'eau s'est maintenue au niveau ordinaire durant la saison de navigation.

On a imposé plusieurs amendes à des navires durant l'année, comme suit :—

Barge à vapeur *Hall*, 11 août 1892	$20 00
Remorqueur *Montmorency*, 22 août 1893	5 00
Barge *American*, 14 septembre 1893	5 00
" *Adèle*, 26 mai 1894	5 00

L'ouvrage fait par le personnel des réparations a été d'un caractère général.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Ecluse 22.—On a renouvelé une vanne et une tige de levage sur la porte d'amont de cette écluse. Les deux portes ont été levées deux fois et de légères réparations furent faites aux jetées et à l'écluse.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Ecluse 23.—De nouvelles vannes ont été posées dans les portes de cette écluse. On a renouvelé des madriers du pont, une courbe et une poulie. Des réparations générales ont été faites aux portes et aux treuils. Il a fallu nettoyer cette écluse plusieurs fois durant l'année, parce que les nouveaux travaux faisaient rouler beaucoup de gravier et de petites roches sur le fond, et aussi parce que chaque dimanche on abaissait l'eau de trois pieds, afin de permettre la pose de la pierre sur la jetée le long du côté nord de la section nº 1.

Ecluse 24.—Les estacades ont dû être réparées à leurs attaches, et on a fait des réparations générales aux portes et aux treuils.

CANAL DES GALOPS.

Ecluse 25.—Des réparations générales ont été faites aux portes, ponts, bâtisses, clôtures, jetées et quai. Les estacades dans le canal ont dû subir des réparations considérables. Le fossé a été bien nettoyé et la pierre a été posée de nouveau.

Ecluse 26.—Les portes ici ont été soulevées et réparées ainsi que les ponts. Plusieurs des pierres de couronnement ont été posées de nouveau et boulonnées. Il a fallu nettoyer cette écluse plusieurs fois, et on a fait plusieurs petites réparations aux jetées.

Ecluse 27.—On a fait des réparations générales aux portes et écluses. On a renouvelé une courbe et un bloc.

L'entrée du coursier a été nettoyée et une nouvelle estacade posée à l'embouchure. Il a aussi fallu nettoyer plusieurs fois cette écluse pour enlever des pierres, de la terre et des pièces de bois.

Les levées du canal ont été réparées en plusieurs endroits. On a acheté treize nouvelles bouées, et avec celles que nous avions, dix-neuf bouées ont été placées dans le fleuve aux endroits convenables entre Prescott et le débarcadère de Dickinson.

Des réparations générales ont été faites au bateau des bouées, tel que replanchéiage, calfatage, et peinturage. Le chalan a été presque reconstruit ; on a renouvelé un côté et la couverture, et les poteaux et tirants à l'intérieur. Il a été calfaté en entier et peinturé, et est maintenant aussi bon que neuf. Les cales ont été réparées l'automne dernier, mais elles sont maintenant très pourries et ne sont plus sûres.

Des petites réparations aux écluses, portes, jetées, appareils de manœuvre, bien que faibles individuellement, réprésentent en somme un montant et l'emploi de matériaux considérables.

J'annexe un tableau indiquant la profondeur maxima de l'eau sur les seuils d'entrée et de sortie des écluses de ces canaux durant l'année, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894.

Le tout respectueusement soumis,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES E. HICKEY,
Surintendant

Mr T. S. Rubidge,
Ingénieur surintendant.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

ÉTAT de la profondeur de l'eau, maxima et minima, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Mois.	Ecluse n° 22.				Ecluse n° 23.				Ecluse n° 24.				Ecluse n° 25.				Ecluse n° 27.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pes.	pds.	
1893.																				
Juillet	10	9	10	3	10	7	10	3	10	9	10	4	13	7	13	0	11	0	10	6
Août	10	9	9	0	10	3	8	3	10	6	7	4	12	11	10	9	10	6	9	0
Septembre	10	1	9	6	10	3	8	10	10	2	8	9	13	0	11	6	11	0	8	0
Octobre	11	0	8	7	11	2	8	0	11	2	8	2	15	6	10	8	10	4	9	0
Novembre	9	8	8	3	9	0	7	9	9	0	7	6	12	0	10	0	10	1	8	2
Décembre	9	11	7	10	9	7	6	9	9	4	6	9	12	0	8	0	9	11	7	6
1894.																				
Janvier	10	2	8	0	9	6	7	7	9	0	7	4	11	3	9	6	9	11	8	4
Février	10	0	6	11	8	3	5	11	7	8	5	5	10	2	7	2	8	10	7	6
Mars	10	0	9	0	9	6	7	3	10	0	6	3	12	6	8	2	10	6	7	1
Avril	10	1	8	10	9	8	8	4	9	9	8	5	12	4	11	0	10	0	9	6
Mai	10	0	9	3	9	11	8	10	10	2	8	9	12	11	11	5	10	6	9	5
Juin	10	6	10	0	10	1	9	8	10	5	9	8	13	2	12	2	10	9	10	2

CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 28 septembre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport annuel sur le canal Welland et ses embranchements pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1894.

Au nombre des grosses réparations aux écluses, déversoirs et ponts, on peut mentionner la démolition et la reconstruction des piles d'appui du pont n° 4, sur lequel passe l'embranchement de Welland du chemin de fer Grand-Tronc, sur le canal Welland, entre Port-Dalhousie et Sainte-Catherine.

Ces piles avaient été heurtées par intervalles par des navires qui passaient, jusqu'à ce qu'enfin leur condition devint telle qu'il fallut les démolir et les reconstruire, ce que l'on fit, et les défenses du pont furent renouvelées durant la fermeture de la navigation.

Dans la ligne du creek de 12 milles adjacente à l'écluse n° 23, le mur en pierre sèche qui soutenait le talus extérieur de la levée du canal céda sur une longueur d'environ 60 pieds, et fut démoli et reconstruit avec du mortier de ciment du pays.

Sur le bief de l'écluse n° 24, une voie d'eau se forma le 1er novembre à l'endroit où le creek de 12 milles passe sous le canal au moyen d'un aqueduc en siphon en pierre, et ici on s'aperçut que l'eau coulait par le côté de l'aqueduc, et sous le plancher qu'elle avait crevé, en laissant l'eau du canal s'échapper dans l'aqueduc.

Pour boucher cette voie d'eau, il fut nécessaire de vider l'eau du bief de l'écluse n° 24, et former des barrages en travers du creek de 12 milles, en aval et en amont de l'aqueduc en siphon, pour permettre d'en faire l'épuisement.

Ces travaux, qui eussent été impraticables dans la condition ordinaire du courant à la saison mentionnée, ont été faits dans des conditions de temps très favorables, la voie d'eau fut aveuglée et la navigation reprise le 7 novembre.

Dans la matinée du 11 novembre, une seconde voie d'eau de même nature se déclara près de la première, alors on répéta les mêmes opérations et la navigation fut reprise le 13 novembre.

Au coursier en aval du déversoir de l'écluse n° 25, le mur de l'est se tassait depuis quelques années, et s'était tellement déplacé sur une longueur d'environ 70 pieds qu'il fut nécessaire de le démolir et de le reconstruire.

Cet ouvrage se fit en mars et avril.

Il devint nécessaire de réparer le barrage et le pont au-dessus à Dunnville, à cause des dommages occasionnés par la glace dans la première semaine de mars, la crue dépassant la moyenne et causant plus ou moins de dommages sur toute la longueur de la Grande-Rivière.

Sur la ligne du vieux canal les quatre portes de l'écluse n° 1 furent emportées, le 30 mai, par le bateau à vapeur *City of Windsor*, qui remontait, et qui n'étant pas arrêté à temps heurta les portes d'amont avec le résultat ordinaire.

Les portes ont été bien endommagées, ainsi que le mur d'épaulement, et les pièces de bois formant la bourse à vase ont été emportées.

On a suspendu de nouvelles portes aussi promptement que possible, et la navigation fut reprise, mais les réparations n'étaient pas terminées le 30 juin, et seront mentionnées dans le rapport de l'année courante.

Des réparations de moindre importance aux écluses, déversoirs, ponts, levées et cours d'eau ont été faites où c'était nécessaire ; et bien que faibles individuellement, ont constamment tenu occupé le personnel des réparations durant toute la saison de navigation, et ont exigé de grandes quantités de bois de construction, fer, et autres matériaux.

Les interruptions à la navigation dignes de mention sont, dans leur ordre régulier, celles qui ont eu lieu dans la soirée du 30 mai et jusque dans la soirée du 30 juin, lorsque la navigation sur le nouveau canal a été arrêtée parce que le bateau *City of Windsor* emporta les portes de l'écluse n° 1 du vieux canal, comme il a été dit ci-dessus, l'épuisement du bief en amont de l'écluse n° 1 du vieux canal nécessitant aussi l'épuisement du bief n° 1 du nouveau canal.

Dans cette occasion la navigation sur le vieux canal, entre Port-Dalhousie et Sainte-Catherine, ne fut reprise que dans la soirée du 9 juin.

Un cautionnement de $5,000 fut donné par les propriétaires du *City of Windsor* et autres, pour garantir le paiement des frais de réparations lorsqu'elles seraient terminées; ce cautionnement est gardé dans ce bureau.

Le 5 octobre, le bateau à vapeur *Toledo* heurta et déplaça la porte gauche d'amont de l'écluse n° 25, causant un retard de 24 heures à la navigation.

Du 1er au 7 novembre, la navigation fût interrompue par suite d'une voie d'eau à l'aqueduc de Hoover, et une nouvelle interruption eût lieu à cause d'une seconde voie d'eau à l'aqueduc de Hoover, du 11 au 13 novembre.

Des dommages causés aux propriétés du canal par des navires, tel que mentionné sur l'état ci-joint marqué A, les plus considérables ont été faits par le bateau à vapeur *Cadillac*, qui heurta le caisson de défense de la pile centrale du pont de Humberstone en descendant le canal le 10 juillet 1894, démolissant le caisson, qui a été reconstruit depuis, et payé par les propriétaires du bateau.

Le 13 de juillet, le bateau à vapeur *Interocean* frappa les défenses du pont Welland en descendant le canal.

Le 26 juillet, le bateau à vapeur *Everett*, en remontant, alla se heurter sur l'extrémité nord des défenses de la pile centrale du pont de Humberstone.

Le 14 septembre, le bateau à vapeur *Britannic*, qui descendait, frappa les défenses du pont de Port-Robinson.

Le 5 octobre, le bateau à vapeur *Toledo*, en remontant, heurta la porte gauche d'amont de l'écluse n° 25, et le 25 octobre, le bateau à vapeur *Monteagle*, en remontant, alla se jeter sur les défenses du pont d'Allanburgh.

Ces dommages sont les plus considérables, comme on le verra par l'état dans lequel les montants sont donnés, les autres étant des accidents de même nature mais d'une somme moins élevée; la dernière colonne de l'état indique les montants qui ont été payés.

Avant l'ouverture de la navigation dans le printemps de 1894, on réorganisa le personnel du canal, et par cette réorganisation on se dispensa des services de trois surveillants, d'un maître de havre, d'un payeur, et de 33 éclusiers et gardiens de ponts.

La réduction dans le nombre des surveillants fut effectuée en allongeant les rondes. Le n° 1 s'étendant de Port-Dalhousie au pont de Marlatt, sur le nouveau canal; le n° 2 s'étendant depuis le côté nord du pont de Marlatt jusqu'au côté sud du pont Welland, et aussi sur le vieux canal; le n° 3 depuis le côté sud du pont Welland jusqu'à Port-Colborne; et le n° 4 comprend la rigole d'alimentation, l'embranchement de Maitland, et les ouvrages autour de Dunnville.

Les fonctions de payeur furent ajoutées à celles de commis du bureau du canal à Sainte-Catherine.

La réduction dans le nombre des éclusiers et gardiens de pont sur le nouveau canal a été opérée en se dispensant de gardiens de pont dans les cas où les ponts se trouvaient si proches des écluses que les fonctions de gardiens de pont pouvaient être remplies par les éclusiers des écluses adjacentes.

Le vieux canal, en amont de Sainte-Catherine, depuis quelques années a été très peu employé comme canal de navigation, et le personnel a été réduit à ce qui était nécessaire pour le passage des chalans, radeaux, etc., de temps à autre, et pour régler le courant de l'eau, qui offre maintenant d'excellentes facilités aux manufactures.

La plus grande partie des hommes employés au vieux canal contribuaient au fonds de retraite, et ceux dont les services n'étaient plus nécessaires sur le vieux canal ont trouvé de l'emploi comme éclusiers ou gardiens de ponts sur le nouveau canal en se dispensant des services sur le nouveau canal des hommes qui ne contribuaient pas au fonds de retraite.

Le canal a fonctionné d'une manière efficace avec le personnel réduit.

Tous les approvisionnements pour le fonctionnement et l'entretien du canal ont été fournis par soumission, excepté pour quelques petits articles de peu d'importance, dans les cas où on avait à pourvoir à des besoins inattendus.

L'état B contient une liste des amendes perçues des propriétaires de navires et d'éclusiers pour infractions des règles et règlements, le montant étant payé au percepteur des péages sur les canaux tel qu'indiqué.

Les tableaux C et D indiquent les profondeurs d'eau maxima et minima sur les buses des vieilles et des nouvelles écluses à Port-Dalhousie et à Port-Colborne, respectivement, pendant chaque année.

Le canal a été fermé le 11 décembre 1893 et a été rouvert à la navigation le 19 avril 1894.

Ouvrages imputables sur le revenu.

Sous le titre ci-dessus sont compris le renouvellement de la superstructure de la jetée de l'est à Port-Dalhousie, l'enlèvement d'une glissoire sur le bief de partage du canal, et l'amélioration des fossés en arrière du coursier d'alimentation du canal Welland.

Les jetées de Port-Dalhousie, qui avaient originairement été construites en bois, ont eu besoin d'une nouvelle superstructure, qui a été commencée en 1888, la partie renouvelée étant formée de béton à partir d'un pied au-dessous du niveau de l'eau.

L'ouvrage fait en 1888 ayant donné de bons résultats on décida de continuer le renouvellement en béton, et des soumissions ayant été demandées l'ouvrage fut accordé à M. John Riley, de Sainte-Catherine, dont la soumission était la plus basse.

Le contrat couvrait 476 pieds de longueur de la jetée de l'est, et l'ouvrage a été complété d'une manière satisfaisante.

A environ un demi-mille au nord du pont du chemin de fer de la ligne directe sur le canal Welland, il se produisit un éboulement sur le côté ouest du canal, où sur une longueur d'environ 500 pieds le talus de la tranchée et le dépôt de déblai en arrière glissèrent dans le canal et rétrécirent le chenal d'une manière dangereuse.

Le contrat pour l'enlèvement de cet éboulis fut accordé à M. John McNamee, dont la soumission était la plus basse, et l'ouvrage a été terminé de la manière spécifiée.

Un mille de longueur du fossé latéral sur le côté nord du coursier d'alimentation du canal Welland a été creusé et amélioré par M. Peter Neff, sous contrat, sa soumission pour cet ouvrage étant la plus basse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON, M.I. I.C.,
Ingénieur surintendant.

M. Collingwood Schreiber,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

A.

Relevé des dommages causés par des navires ou steamers, aux travaux du canal Welland, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, et le montant payé pour ces dommages durant le même exercice.

Date du dommage.	Nom du navire.	Montant des dommages. Payé.	Montant des dommages. Non payé.	Date du paiement.	Où payé. Bureau du percepteur.
1891.		$ c.	$ c.	1894.	
5 avril......	Barge "Antelope"..........	60 82	....	13 mars.......	Port-Dalhousie.
1892.				1893.	
3 oct....	Steamer "Arabia"..........	18 77	... .	4 août..... ..	do do
19 do	Barge "Ceylon"......... ...	31 55			
10 nov..	do "Ceylon"..	33 42		1894.	
17 do	do "Ark".....	113 31	....	13 mars.	
10 déc..	do "Ceylon"..	82 12			do do
10 do	do "Ceylon".	84 27			
	Intérêt.................. ..	13 88			
1893.				1893.	
24 mai..	Steamer "Blanchard"......	53 82	....	7 juillet.. ...	Port Ste-Catherine.
15 juin.	do "Waverly"..... .	....	50 00		
15 do	Barge "Augustus".	16 34	....	5 oct..	Port-Dalhousie.
18 do	Steamer "D. C. Whitney"..	28 10	....	11 do	Port-Colborne.
26 do	do "W. J. Averill"....	20 42	....	19 juillet.....	Port-Dalhousie.
8 juillet.....	do "Monteagle".. ...	13 37	....	31 do	do do
10 do	do "Cadillac"...... . .	500 00	270 33	31 do	do do
13 do	do "Inter-Ocean".....	175 00	....	13 do	do do
15 do	Barge "Minnedosa"........	36 95	.. . .	11 août.......	do do
				1894.	
26 do	Steamer "Everett".........	200 00	....	2 mai..	Port-Colborne.
29 do	do "Geo. Spencer"....	....	10 00		
				1893.	
29 do	do "Sequin"..........	16 45	....	14 août.	do do
7 août.......	Remorqueur "Golden City".	6 30	....	16 sept........	Port-Dalhousie.
8 do	Steamer "Monteagle"......	19 79	....	13 do	Port-Colborne.
				1894.	
10 do	do "City Owen Sound"	8 30	....	30 avril.......	Port-Dalhousie.
				1893.	
11 do	do "Denver"..........	4 75	.. . ...	11 sept.	do do
24 do	do "Columbia"..	100 00	....	28 août.	do do
28 do	Brick "Minnedosa"..	20 09	....	16 sept........	do do
28 do	Steamer "McVitter".	9 56	....	16 do . . .	do do
				1894.	
1er sept......	do "New Orleans"...	7 38	....	7 mai... . ..	do do
				1893.	
1er sept......	do "W. L. Frost".....	65 70	....	31 oct.	do do
11 do	do "Denver".	38 55	.. . .	12 sept.	do do
11 do	do "Denver"..........	97 59	....	25 do	do do
14 do	do "Britannic"..... .	284 67	....	27 nov..	do do
15 do	do "E. B. Hale". ..	....	42 75		
16 do	do "Sequin"	130 08	....	4 oct	do do
19 do	Goélette "D. P. Rhodes"...	20 00	... .	20 sept.	Port-Colborne.
	A reporter..........	2,311 35	373 08		

A.—RELEVÉ des dommages causés par des navires ou steamers, aux travaux du canal Welland, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, et le montant payé pour ces dommages durant le même exercice.—*Fin.*

Date du dommage.	Nom du navire.	Montant des dommages. Payé.	Montant des dommages. Non payé.	Date du paiement.	Où payé. Bureau du percepteur.
		$ c.	$ c.	1893.	
	Report..................	2,311 35	373 08		
25 sept.	Steamer "Nepigon".........	21 35	....	13 oct	Port-Dalhousie.
25 do	do "Pueblo"..... ...	51 54	....	2 do	do do
27 do	do "Argonaut"...... .	15 63		18 do	do do
28 do	Barge "Augustus"..........	15 57	....	31 do	do do
				1894.	
5 oct....	Steamer "Toledo"..... .. .	275 59	....	13 mars.......	do do
				1893.	
9 do	do "McVitter"...... .	4 78	....	10 nov.......	do do
9 do	do "J. R. Langdon"..	4 77	....	15 do	do do
				1894.	
9 do	Barge "Alta"....	....	11 82		
18 do	Steamer "Columbia".......	6 15	....	30 avril.	do do
25 do	do "Monteagle"......	166 00	....	23 janv...... .	do do
26 do	Barge "Augustus".........	....	113 88		
30 do	Goélette "T. L. Parker"....	29 83	....	4 mai........	do do
				1893.	
14 nov.	Steamer "R. Richards".....	21 85	....	28 nov..	do do
1894.				1894.	
4 avril..... .	Barge "Minnedosa".. ...	24 92	....	4 mai........	do do
27 do	do "Baltic"	....	9 55		
27 do	Steamer "Walter Vail"....	....	48 18		
8 mai......	do "Colwell".........	17 00	....	9 mai.	Port-Colborne.
8 do	do "Hopkins"...... ...	11 00	....	9 do	do do
25 do	do "Queen of the West"	50 00	....	25 do	do do
9 juin.......	do "Sam. Marshall"..	....	40 75		
	Total	3,027 33	597 26		

B.

Relevé des amendes perçues des propriétaires de navires, pour contravention des règlements du canal, et des éclusiers pour négligence de leurs fonctions, durant l'exercice terminé le 30 juin 1894, et aussi pour usage de propriétés du gouvernement durant le même exercice.

Date des amendes.	Nom des navires.	Montant des amendes. Payé.	Montant des amendes. Impayé.	Date du paiement.	Où payé. — Bureau du percepteur.
1893.		$ c.	$ c.	1893.	
9 juin	Barge "Muskoka"..........	10 00	....	7 juillet....	Port Ste-Catherine.
4 juillet....	Steamer "McVitter"..	10 00	....	7 do	do
1er août	do "Myles"...........	10 00	....	15 août	Port-Colborne.
1894.				1894	
5 mai	Steamer "Lake Michigan"..	4 00	....	4 juin	Port-Dalhousie.
	Eclusiers.			1893.	
	J. M. Woodall.......	1 25	....	7 juillet....	Port Ste-Catherine.
	George Howe.....	1 25	....	7 do	do
	John Patton................	1 25	. ...	7 do	do
	Jos. Johnston.......	1 25	....	7 do	do
	F. Darby	1 25	....	7 do	do
	P. O. Smith	1 25	..... .	7 do	do
	Jno. Henshaw..............	10 00	....	27 nov.	Port-Colborne.
				1894.	
	Robt. Secord	10 00	....	29 mars	Port Ste-Catharine.
1893.	*Usage de la propriété du gouvernement.*			1893.	
8 juin	Remorq. "Mitchell" — Pour l'usage des scaphandres....	9 25	. ...	7 juillet....	Port Ste-Catherine.
	Total............	70 75	....		

Etat indiquant la profondeur de l'eau maxima et minima sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, vieux canal, à Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Mois.	Busc d'aval. Minima.		Busc d'aval. Maxima.		Mois.	Busc d'aval. Maxima.		Busc d'aval. Minima.	
1893.	pds	pcs	pds	pcs	1894.	pds	pcs	pds	pcs.
Juillet..........	14	5	12	2	Janvier	12	8	12	
Août..................... .	13	9	13	3	Février	13	0	12	
Septembre.........	13	7	13	0	Mars......................	13	2	12	
Octobre	13	2	12	5	Avril....	13	2	13	
Novembre....................	12	8	11	0	Mai....	13	9	12	
Décembre....................	12	5	11	10	Juin..........	13	9		

ETAT indiquant la profondeur de l'eau maxima et minima sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1893.	pds	pcs	pds	pcs	1894.	pds	pcs	pds	pcs.
Juillet	17	4	15	1	Janvier	15	7	15	1
Août	16	8	16	2	Février	15	11	15	3
Septembre	16	6	15	11	Mars	16	1	15	6
Octobre	16	1	15	4	Avril	16	1	15	11
Novembre	15	7	13	11	Mai	16	8	15	10
Décembre	15	4	14	9	Juin	16	8	16	4

"D."

ETAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc d'amont de l'ancienne écluse à Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1893.	pds	pcs	pds	pcs	1894.	pds	pcs	pds	pcs.
Juillet	13	2	12	1	Janvier	12	3	10	9
Août	12	8	11	8	Février	12	11	10	11
Septembre	12	5	11	2	Mars	12	8	8	5
Octobre	15	6	10	11	Avril	11	11	10	6
Novembre	13	0	10	4	Mai	12	6	11	3
Décembre	12	11	10	2	Juin	13	2	11	11

ETAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc d'amont de la nouvelle écluse, à Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1884.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1893.	pds	pcs	pds	pcs	1894.	pds	pcs	pds	pcs.
Juillet	16	1	15	0	Janvier	15	2	13	8
Août	15	7	14	7	Février	15	10	11	4
Septembre	15	4	14	1	Mars	15	7	13	4
Octobre	18	5	13	10	Avril	14	10	13	5
Novembre	15	11	13	3	Mai	15	5	14	2
Décembre	15	10	13	1	Juin	16	1	14	10

CANAL SAINT-PIERRE.

Bureau de l'ingénieur surintendant,
Saint-Pierre, 10 août 1894.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les ouvrages sous mes soins pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Les différents ouvrages mentionnés dans mon dernier rapport annuel, alors en voie de construction, y compris les ouvrages sur le côté ouest du canal, savoir, la démolition du reste du vieux mur de soutènement ainsi que l'enlèvement de l'argile en arrière de ce mur, le renouvellement en cèdre du mur du chemin de halage et mettre une nouvelle couche de gravier, l'enlèvement sur le chemin de halage d'une pointe de rocher d'environ 200 verges cubes, la reconstruction d'environ 1,250 pieds du chemin sur la levée ouest du canal, la construction d'un mur en pierre sèche au pied du talus, de 1,500 pieds de long, contenant environ 750 verges cubes, poser 16 poteaux d'amarrage additionnels, renouveler cinquante-huit poteaux de défense suspendus, etc., ont été régulièrement complétés, excepté une partie du mur du chemin de halage (dont il a été parlé antérieurement) à l'extrémité nord, dont on n'a pu se procurer les matériaux, mais ils ont été ordonnés depuis, et une partie a été livrée.

La levée est du canal a été nettoyée et le talus refait, et une grande partie du roc surplombant a été enlevé par les chalans ; on n'a cependant encore rien fait pour réparer le mur de soutènement sur ce côté, qui, ainsi que j'en ai déjà fait rapport, est très détérioré.

Le pont tournant qui traverse le canal a été soulevé sur des courbes après la clôture de la navigation, et la pile centrale qui le soutient et dont la surface, à cause du tassement de la pile, était très inégale et branlante et paraissait devenir graduellement pire, a été démolie jusqu'à la naissance des arches et reconstruite en mortier de ciment hydraulique approuvé ; les roues et les lisses en fonte ont aussi été parfaitement réparées et renouvelées où c'était nécessaire, et tout est maintenant en bon état de service.

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits aux treuils des portes et aux chaînes, etc., et quelques réparations provisoires ont été faites aux portes d'écluses.

La condition de la partie submergée de l'écluse est à peu près dans le même état que lors de mon rapport antérieur.

On n'a pas essayé de la réparer à part le nettoyage en arrière des portes d'écluses et le polissage de la voie pour aider le mouvement des portes, qui continuent de manœuvrer avec beaucoup de difficulté.

Il n'a pas été fait d'ouvrage imputable sur le capital. La navigation sur le canal s'est fermée le 6 janvier 1894 et s'est rouverte le 28 avril 1894.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

Wm. McCARTHY,
Ingénieur-surintendant.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Ingénieur en chef, Ottawa.

ANNEXE N° 7.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CANAUX,
HAMILTON, 29 août 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que durant l'exercice terminé le 30 juin 1894 j'ai fait l'inspection de tous les bureaux de perception de péages sur les canaux du Canada.

Aux dates de l'inspection, des états détaillés indiquant les détails des revenus perçus, ont été soumis au département.

Le total des recettes des canaux pour l'exercice 1893-94 se chiffrait par $352,-330.27.

Les recettes provenant des loyers de chutes d'eau et autres, pour l'exercice, ont été de $39,181.97.

Le tableau des recettes perçues aux trente bureaux de péages, classifié par districts et bureaux pour la perception des droits de péages, de quaiage et d'emmagasinage, amendes et dommages et autres recettes, est comme suit : —

CANAL WELLAND.

Divisions de perception.	Revenu des canaux.				Total du revenu des canaux.	Chutes d'eau et autres revenus.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Port-Colborne	129,763 37	....	439 72	49 54	130,252 63	119 00
Port-Dalhousie	59,222 02	....	2,459 70	24 30	61,706 02	1,947 70
Dunnville	346 72	....	....	....	346 72	350 00
Port-Maitland	17 05	....	....	....	17 05	....
Port-Robinson	384 44	....	....	....	384 44	726 00
Sainte-Catherine	676 41	....	550 82	....	1,227 23	5,199 51
Chippawa	31 06	....	....	....	31 06	5 00
Totaux	190,441 07	....	3,450 24	73 84	193,965 15	8,347 21

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Divisions de perception.	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Total du revenu des canaux.	Chutes d'eau et autres revenus.
Valleyfield	1,381 87	......	121 00	4 00	1,506 87	2,402 00
Cornwall	30,892 01	....	....	....	30,892 01	2,773 50
Cardinal	716 24	....	35 00	....	751 24	700 00
Lachine	2,831 16	21 09	....	1,187 98	4,040 23	....
Montréal	27,542 79	2,435 35	....	14,718 12	44,696 26	23,557 11
Kingston	7,925 78	......	....	......	7,925 78	....
Totaux	71,289 85	2,456 44	156 00	15,910 10	89,812 39	29,432 61

CANAL CHAMBLY.

Divisions de perception.	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Total du revenu des canaux.	Chutes d'eau et autres revenus.
Chambly	9,123 35	......	1 00	42 83	9167 18	70 00
Saint-Jean	12,293 93	....	10 00	....	12,303 93	50 00
Ecluse Saint-Ours	862 15	....	......	....	862 15	....
Totaux	22,279 43	......	11 00	42 83	22,333 26	120 00

Revenu, par districts, des quaiage, amendes, etc.—*Fin.*

CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Divisions de perception.	Revenu des canaux.				Total du revenu des canaux.	Chutes d'eau et autres revenus.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ottawa	19,859 57	....	....	....	19,859 57	....
Grenville	13,954 23	....	....	....	13,954 23	13 00
Carillon	60 60	....	....	8 00	68 60	23 00
Sainte-Anne	1,467 93	....	4 00	....	1,471 93	....
Total	35,342 33	....	4 00	8 00	35,354 33	36 00

CANAL RIDEAU.

Ottawa	4,134 84	160 38	....	262 00	4,557 22	521 75
Kingston-Mills	1,406 26	....	....	....	1,406 26	415 00
Smith's-Falls	586 92	0 54	....	....	587 46	156 90
Total	6,128 02	160 92	....	262 00	6,550 94	1,093 65

CANAL SAINT-PIERRE.

Saint-Pierre	2,603 88	....	28 00	....	2,631 88	....

CANAL MURRAY.

Brighton	648 41	....	....	....	648 41	....

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

Burleigh-Falls	112 03	....	....	....	112 03	0 25
Bobcaygeon	559 74	....	....	....	559 74	96 00
Fenelon-Falls	22 81	....	....	....	22 81	52 25
Hastings	50 19	....	....	....	50 19	....
Peterborough	201 86	....	....	....	201 86	4 00
Buckhorn	87 28	....	....	....	87 28	....
Total	1,033 91	....	....	....	1,033 91	152 50
Grands totaux	329,766 90	2,617 36	3,649 24	16,296 77	352,330 27	39,181 97

Ces recettes ont été soldées par des remises de banques en faveur du receveur général.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. B. WITTON,
Inspecteur des canaux.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Ingénieur en chef, chemins de fer et canaux.

ANNEXE N° 8.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer.

N°	Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée au 30 juin 1894.	Subvention payée au 30 sept. 1894.
			$	$ c.	$ c.
1	Albert-Sud....	16	51,200	50,460 00	50,460 00
2	Baie-des-Chaleurs.....	70	620,000	620,000 00	620,000 00
3	Jonction de Beauharnois	30	96,000	58,900 00	58,900 00
4	Belleville et Hastings-Nord..................	7	22,400	21,888 00	21,888 00
5	Belleville et Lac-Nipissingue............	30	96,000	....	....
6	Boston et Nouvelle-Écosse...	$35\frac{50}{100}$	113,600	....	....
7	Bracebridge et Baysville.......................	15	48,000	....	....
8	Brantford, Waterloo et Lac-Érié	18	57,600	52,810 00	52,810 00
9	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie....	60	192,000	105,200 00	105,200 00
10	Bouctouche et Moncton........................	32	102,400	101,600 00	101,600 00
11	Canada-Atlantique....................... ...	$54\frac{50}{100}$ et pont	314,400	282,355 20	282,355 20
12	Canada-Central	120	1,525,250	1,525,250 00	1,525,250 00
13	Canada-Est.......	111	355,200	312,000 00	312,000 00
14	Canadien du Pacifique...........	1,905	25,000,000 (spéciale)	25,000,000 00	25,000,000 00
	do (pour prolongements)...	162 et pont	1,580,000	1,500,000 00	1,500,000 00
15	Cap-Rouge et Saint-Laurent......	12	38,400	....	....
16	Prolongement du Cap-Breton	30	96,000	....	....
17	Caraquette.	67	224,000	224,000 00	224,000 00
18	Ontario-Central....	20	64,000	....	....
19	Central (du Nouveau-Brunswick)..	$59\frac{50}{100}$	190,400	75,639 00	75,639 00
20	Cobourg, Northumberland et Pacifique.	49	156,800	....	....
21	Vallée de la Cornwallis...	14	44,800	44,800 00	44,800 00
22	Colombie et Kootenay....................	35	112,000	88,800 00	88,800 00
23	Cumberland....	14	44,800	39,850 00	39,850 00
24	Chaux du Canada.........	7	22,400	15,360 00	15,360 00
25	Houille du Canada....	28	89,600	....	....
26	Comté de Drummond.	$93\frac{10}{100}$	297,920	195,840 00	195,840 00
27	Elgin, Petitcodiac et Havelock	12	38,400	38,400 00	38,400 00
28	Érié et Huron	52	166,400	96,000 00	96,000 00
29	Esquimalt et Nanaïmo.......	71	750,000	750,000 00	750,000 00
30	Frédéricton et Cie de pont du C.F. de Ste-Marie	1 et pont	30,000	30,000 00	30,000 00
31	Goderich et Wingham	31	99,200	....	....
32	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Érié....	15	48,000	....	39,744 00
33	Grand-Oriental......	60	229,500	40,345 00	40,345 00
34	Grand-Nord................................ ..	102	326,400	78,688 00	78,688 00
35	Jonction de Guelph...................... ...	16	51,200	46,000 00	46,000 00
36	Embranchement d'Harvey....	3	9,600	5,553 57	5,553 57
37	Hereford....	49	156,800	155,200 00	155,200 00
38	International	49	156,800	156,800 00	156,800 00
39	Inverness et Richmond.......................	25	80,000	....	....
40	Irondale, Bancroft et Ottawa....	50	160,000	64,000 00	64,000 00
41	Union Jacques-Cartier....................	$5\frac{50}{100}$	20,000	....	....
42	Joliette et Saint-Jean-de-Matha.............	20	64,000	....	....
43	Joggins.....	$13\frac{1}{4}$	42,400	37,500 00	37,500 00
44	Kingston et Pembroke.......................	15	48,000	48,000 00	48,000 00
45	Kingston, Napanee et Ouest.................	80	268,400	208,732 80	208,732 80
46	L'Assomption..................................	$3\frac{50}{100}$	11,200	11,200 00	11,200 00
47	Lac-Érié et Rivière-Détroit.............. .	85	342,400	338,731 00	338,731 00
48	Colonisation du Lac-Témiscamingue....	50	327,700	52,760 00	140,672 00
49	Leamington et Lac-Saint-Clair...............	16	51,200	51,200 00	51,200 00
	A reporter.......	$3,918\frac{85}{100}$	35,032,770	32,523,862 57	32,651,518 57

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la const.—*Suite.*

N°	Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée au 30 juin 1894.	Subvention payée au 30 septembre 1894.
			$	$ c.	$ c.
	Report	3,918 $\frac{85}{100}$	35,032,770	32,523,862 57	32,651,518 57
50	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	32	102,400		
51	Lotbinière et Mégantic	30	96,000	35,200 00	35,200 00
52	Manitoba et Nord-Ouest	100	320,000		
53	Manitouline et Northern	40	128,000		
54	Jonction Massawippi	25	80,000		
55	Montréal et Sorel	45	112,000	93,757 57	93,757 57
56	Montréal et Jonction de Champlain	63	103,600	103,600 00	103,600 00
57	Montréal et Ouest	70	361,270	361,270 00	361,270 00
58	Montréal et Lac-Maskinongé	13 $\frac{50}{100}$	42,200	41,280 00	41,280 00
59	Montréal et Ottawa	60	192,000	73,600 00	73,600 00
60	Colonisation de Montfort	33	105,600	32,000 00	32,000 00
61	Nakusp et Slocan	38	121,600		
62	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	37	118,400	113,440 00	113,440 00
63	Cie de ch. de fer et de houille de New-Glasgow	17 $\frac{50}{100}$	56,000	38,400 00	38,400 00
64	Vallée de la Nicola	53	169,600		
65	Nipissingue et Baie-James	68	217,000		
66	Nord et Jonction du Pacifique	110	1,320,000	1,320,000 00	1,320,000 00
67	Central de la Nouvelle-Ecosse	80	256,000	230,700 00	230,700 00
68	Sud de la Nouvelle-Ecosse	75	240,000		
69	Ontario et Pacifique	53 $\frac{87}{100}$	172,400		
70	Ontario, Belmont et Nord	10	32,000		
71	Ontario et Québec	61 $\frac{25}{100}$	196,000	196,000 00	196,000 00
72	Montagne-d'Orford	31	99,200	84,800 00	84,800 00
73	Cie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa	7	22,400		
74	Ottawa et Vallée de la Gatineau	82	384,000	284,128 00	284,128 00
75	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	107	430,400	101,120 00	132,800 00
76	Colonisation du Parry-Sound	60	192,000	59,220 00	99,000 00
77	Pontiac et Kingston	22	70,400		
78	Pontiac et Jonction du Pacifique	92 $\frac{50}{100}$	313,100	174,828 00	193,578 00
79	Pontiac et Ottawa	23	73,600		
80	Jonction de Philipsburg	6 $\frac{75}{100}$	21,600	18,688 00	18,688 00
81	Pontiac et Renfrew	6	19,200	13,600 00	13,600 00
82	Port-Arthur, Duluth et Ouest	89 $\frac{75}{100}$	287,200	271,200 00	271,200 00
83	Central de Québec	75	348,342	60,342 00	60,342 00
84	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	120	1,440,000		
85	Québec et Lac-Saint-Jean	262	1,048,295	1,002,999 50	1,002,999 50
86	Québec, Montmorency et Charlevoix	30	96,000	65,600 00	65,600 00
87	Ristigouche et Victoria	35	112,000		
88	Shuswap et Okanagan	51	163,200	162,900 00	162,900 00
89	Rive-Sud-N.-E	35	112,000		
90	Norfolk-Sud	17	54,400	54,400 00	54,400 00
91	Sud-Ouest	Pont.	50,000		
92	Pacifique d'Ontario-Sud	49	158,400		
93	Strathroy et Comtés de l'Ouest	25	80,000		
94	Sainte-Catherine et Niagara-Central	46	147,200	38,400 00	38,400 00
95	Tunnel de la frontière Saint-Clair	2 $\frac{22}{100}$	375,000	375,000 00	375,000 00
96	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay	38 $\frac{85}{100}$	217,600	217,600 00	217,600 00
97	Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7	22,400	22,400 00	22,400 00
98	Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup	59	188,800		
99	Saint-Laurent et Adirondack	25 $\frac{82}{100}$	82,624	65,001 60	65,001 60
100	Témiscouata	119	670,800	645,950 00	645,950 00
101	Mille-Iles	17	54,400	24,400 00	24,400 00
102	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	16	51,200		
103	Vallée de la Tobique	43	182,400	134,016 00	134,016 00
104	Toronto, Grey et Bruce	5	16,000	14,656 00	14,656 00
105	Comtés-Unis	64	204,800	88,973 00	88,973 00
106	Jonction de Waterloo	11	35,200	32,800 00	32,800 00
107	Comtés de l'Ouest	20	500,000	500,000 00	500,000 00
108	Ontario-Ouest et Pacifique	18 $\frac{75}{100}$	60,000	60,000 00	60,000 00
109	Woodstock et Centreville	26	83,200		
	A reporter	6,778 $\frac{61}{100}$	47,959,001	39,736,132 24	39,953,998 24

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la const.—*Suite.*

N°	Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention autorisée.	Subvention payée au 30 juin 1894.	Subvention payée au 30 septembre 1894.
			$	$ c.	$ c.
	Report	6,778 $\frac{61}{100}$	47,959,001	39,736,132 24	39,953,998 24
	Pour un chemin de fer—				
110	Abbotsford Station à Chilliwack	21	67,200		
111	Cap Tourmente vers la Malbaie	20	64,000		
112	Cap de la Madeleine au C.C.P.	3	9,600		
113	Cross Creek Station à Stanleyville, N.-B.	6	19,200		
114	Rivières de l'Elan et Kootenay à Coal-Creek	34	108,800		
115	Frédéricton via Oromocto et Gagetown au chemin du Nouveau-Brunswick	30	96,000		
116	Chemin de fer Joggins près de la Rivière Hébert à Young's-Mills	5	16,000		
117	Levée de Lachine à la Rivière des Prairies	15	48,000		
118	Lime-Ridge nord dans le comté de Mégantic	50	160,000		
119	Newcastle à pointe vis-à-vis de Chatham	6	19,200		
120	Ottawa à Morrisburgh	52	166,400		
121	Pointe sur ch. de fer I. près de Havelock	20	64,000		
122	Garage Pokemouche sur ch. C. à Tracadie-Village	12	38,400		
123	Summerside à Richmond-Bay	3	9,600		
124	Saint-Eustache à C. C. P.	12	38,400		
125	Saint-Jean à Barnsville	10	32,000		
126	Saint-Eustache à Saint-Placide	18	57,600		
127	Saint-Placide à Saint-André	8	25,600		
128	Sainte-Flavie ou Petit-Métis à Matane	50	160,000		
129	Saint-Césaire à Saint-Paul d'Abbotsford	5	16,000		
130	Saint-Rémi à Saint-Cyprien	12	38,400		
131	Saint-Stephen à Milltown	3 $\frac{50}{100}$	11,200		
132	Newport ou Windsor à Truro, etc., etc.	Pont et 90	300,000		
	Total	7,264 $\frac{11}{100}$	49,607,801	39,736,132 24	39,953,998 24

TALEAU indiquant les chemins de fer recevant des subventions en argent de montants fixes, payables annuellement ou semi-annuellement pour une période d'années fixes.

N°	Nom du chemin de fer.	Milles subventionnés.	Montant du versement.	Montant payé au 30 juin 1894.
				$
1	Cie de chemin de fer International (Atlantique et Nord-Ouest)	252	$93,300 par 6 mois pour 20 ans	1,026,300
2	Cie de ch. de f. de Transp. Mar., Chignecto	17	85,301 do 20 do	Aucun.
3	Cie de chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa	56	3,136 do 21 do	Aucun,
	Total	325		1,026,300

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés par des crédits.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant prêté.	——
		$	$ c.	
1	Cie de chemin de fer Albert..........	15,000	14,725 56	
2	Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie..	300,000	300,000 00	
3	Pont St-Jean et Cie de Prolong. de ch. de fer	500,000	433,900 00	
		815,000	748,625 56	

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails évalués au montant rapporté.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails employés.	Subventions sur la valeur des rails.	Subventions en rails employés payées.	——
			$ c.	$ c.	
1	Cie du ch. de fer Central du N.-Brunswick	4,052	83,612 54	83,612 54	
2	Ch. de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.	2,201	44,252 82	44,252 82	
3	Cie de ch. de fer d'embranch. de Chatham.	958	24,439 84	24,439 84	
	Total......	7,211	152,305 20	152,305 20	

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails évalués au montant rapporté.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails employés.	Valeur des rails employés prêtés.	Observations
			$ c.	
1	Cie de chem. de fer Kent-Northern........	2,549	58,334 27	Par 51 Victoria, chapitre 3, ces rails employés seront octroyés comme subside (la sect. du ch. devant d'abord être garnie de rails d'acier neufs ne pesant pas moins de 56 liv. par verge lin., et après qu'un ordre en cons, fut passé autoris. le transf.
2	Cie de filature de coton d'Halifax..........	233	4,335 00	
3	Cie d'acier du Canada....	597	11,964 66	
4	Cie de chemin de fer d'Albert............	726	14,665 45	
	Total.....	4,105	89,299 38	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés en terres.

Numéro.	Acte.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles estimés.	Acres accordées par mille.	Total d'acres accordées.
1	52 Vic., c. 4. / 53 Vic., c. 3.	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	50	6,400	320,000
2	50-51 Vic., c. 23	Cie de chemin de fer Alberta et Athabasca	300	6,400	1,920,000
3	56-57 Vic., c. 6	Cie de chem. de fer Brandon et Sud-Ouest	17	6,400	108,800
4	53 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer Calgary et Edmonton	340	6,400	2,176,000
5	54-55 Vic., c. 5. / 56-57 Vic., c. 6.	Cie du ch. de fer Canadien du Pacifique	277	6,400	1,772,800
6	49 Vic. c. 11	Cie de ch. de fer Nord-Ouest-Central	450	6,400	2,880,000
7	52 Vic., c. 4. / 53 Vic., c. 4.	Cie de ch. de fer et de canal Lac-Manitoba	142	6,400	908,800
8	53 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer Lac-Seul	18	6,400	115,200
9	48-49 Vic., c. 60 / 49 Vic., c. 11	Cie du ch. de fer Nord-Ouest du Manitoba	476	* 6,400 / 3,200	2,726,400
10	48-49 Vic., c. 60 / 54-55 Vic., c. 10	Cie de chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest et Manitoba	218¼	6,400	1,396,800
11	53 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer Sud-Est du Manitoba	110	6,400	704,000
12	50-51 Vic., c. 23	Cie de ch. de fer et houillère de Medicine-Hat	8	6,400	51,200
13	52 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer du Nord-Ouest du Canada	330	10,000	3,300,000
14	48-49 Vic., c. 60 / 50-51 Vic., c. 23 / 52 Vic., c. 4	Cie de navigation et de houille du Nord-Ouest	110	6,400	708,400
15	48-49 Vic., c. 60 / 50-51 Vic., c. 23	Cie de bateaux à vapeur et de chemin de fer de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	347	6,400	2,220,800
16	50-51 Vic., c. 23 / 52 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer et houil. de la Val. du Daim	55	6,400	352,000
17	56-57 Vic., c. 6	Cie de ch. de fer et de houille des Mont.-Roch.	60	6,400	384,000
18	56-57 Vic., c. 6	Cie de ch. de fer Saskatchewan et de l'Ouest	15	6,400	96,000
19	47 Vic., c. 25 / 47 Vic., c. 70 / 43 Vic., c. 59	Cie de ch. de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson	900	† 6,400 / 12,800	8,580,000
20	49 Vic., c. 11	Cie de ch. de fer Qu'Appelle et Mont.-des-Bois	240	6,400	1,536,000
		Total	4,463¼		32,257,200

*376 milles à 6,400 acres par mille et 100 milles à 3,200 acres par mille.
†475 milles à 6,400 acres par mille et 425 milles à 12,800 acres par mille.

ANNEXE Nº 9.

LISTE DES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR LE PARLEMENT.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

Par l'acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :—

1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callandar, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni n'excédant en tout.. $660,000

2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province d Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout.. 384,000

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout.. 240,000

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,000 par mille, ni n'excédant en tout.. 224,000

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du ministre; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55 (1832). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :—

5. Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou", pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans.. $150,000

Par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 320,000

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ $115,200

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 160,000

9. A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 256,000

10. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ 156,800

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 102,410

12. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

13. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Jaint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....................................... 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—100 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 660,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onzes lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gou-

vernement a la faculté de conclure ; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vic., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

17. Des avances en faveur de la "Compagnie du pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean, pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de..... .... $500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

18. Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité........ 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.

22. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 960,000

24. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du

chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. $160,000

25. Au chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 272,060

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

27. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

28. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 160,000

29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)................................ 128,000

30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 262,400

32. A la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 48,000

33. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Cartier avec le chemin de fer canadien du Pacifique et Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité.. 200,000

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ 51,200

37. Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ 217,600

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000

40. Pour une ligne de chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...... .... $128,000

41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 76,800

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité.. 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884):—

44. Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'Ile Vancouver, dont les limites sont fixées par l'acte, et en ayant...... $750,000

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885):—

45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 166,400

* Le prolongement du chemin de fer canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer, jusqu'au port de Québec.

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... $118,400

47. A la Compagnie du chemin de fer Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité 72,000

48. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 128,000

49. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 19,200

51. A la Compagnie du chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité............ 30,000

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 92,000

53. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

54. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 10,500

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 25,600

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 44,800

57. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de.. 70,000

58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 44 Victoria, chapitre 8, une subvention de.. 320,000

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne

de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de.. $217,600

60. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativemest à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48–49 Vict., ch. 58 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

62. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatrevingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces

fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moose-Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

64. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à partir de la jonction Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir : une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention ainsi autorisée par le dit acte, pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre d'un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada.

Le dit acte prescrit en outre :—

" S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'acte 49 Vict., ch. 10 (1886). (*Sanctionné le* 2 *juin* 1886) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $96,000

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll *via* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $256,000

67. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 en totalité par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 32,000

69. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............. 118,400

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 179,200

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisatson de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne de chemin de fer Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 128,000

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 57,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

75. Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 38,400

77. Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................. 11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec,

une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité.. $361,270

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

80. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 38,400

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 156,800

82. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $3,200 par mille).. 186,295

83. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *via* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de.. 6,000

85. A la Compagnie du chemin de fer Gananoque, Perth et Baie-James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................ 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la Rivière-Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................... 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 89,600

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglaston, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............. $19,200

92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

93. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 11,900

94. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de.. 70,000

95. A la Compagnie du chemin de fer Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de... 15,000

" Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles les subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

L'article 2 de cet acte confère au gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 42 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

96.	A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour douze milles de son chemin à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant par en totalité.........	$38,000
97.	A la Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	96,000
98.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	16,000
99.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	96,000
100.	A la Compagnie du chemin de fer Joggins, pour un mille et un quart de son chemin, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	4,000
101.	A la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	6,400
102.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	96,000
103.	A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin, depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	9,600
104.	A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour dix-huit milles de son chemin, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	57,600
105.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	51,200
106.	A la Compagnie du chemin de fer Massawippi, pour dix milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	32,000
107.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	12,800

108. A la Compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ $22,400

109. A la Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de....... 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean, pour trente milles de son chemin, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 96,000

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin depuis la Rivière-Saint-François jusqu'au chemin de fer Arthabaska à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 96,000

115. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour six milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 19,200

116. A la Compagnie du chemin de fer Caraquette, pour sept milles de son chemin, à partir de la Caraquette, en bas, jusqu'à Shippigan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité........ 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de........ 217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge", "La Cave", "Les Erables" et "La Montagne", et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer canadien du Pacifique, à Mattawa, avec

le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de.. $12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 17,600

122. A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 6,400

124. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 44,800

125. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de.. 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac-Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

128. A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention de dépassant pas de $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............. 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une

voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de.. $89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder.. 180,000

133. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention n'excédant pas.............................. 118,400

" Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, et qu'il jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

" Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, porportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et snr approbatlon du ministre des chemins de fer et canaux.

" L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'ussurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnable et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

" Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie de chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement,

pourront être payées en tout temps sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes."

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888). (*Sanctionné le* 22 *mai* 1888) :—

134. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 43e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .... $ 70,400 00

135. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 147,200 00

136. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600 00

137. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayers-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de 32,000 00

138. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité 41,100 00

139. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 48e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépaassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 271,200 00

140. A la Compagnie du chemin de fer Quebec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 96,000 00

141. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de 100,000 00

142. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Orignal, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de........ $288,000 00

143. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de........ 83,612 54

144. A la Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de........ 44,252 82

145. A la Compagnie du chemin de fer Kent-Nord, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de........ 58 334 27

146. A la Compagnie de coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de........ 4,335 00

147. A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de........ 11,964 55

148. A la Compagnie du chemin de fer Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans lés comptes publics pour un montant de $14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.......... 24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu au conseil, et devront être aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces subventions, respectivement, payables en argent, seront payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889.) (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889):—

150. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... $172,400 00

151. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité 320,000 00

152. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. 38,400 00

153. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 128,000 00

154. Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 22,400 00

155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... $156,800 00

156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3, 00 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 128,000 00

157. A la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47[e] Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.......... 31,771 43

158. A la Compagnie du chemin de fer Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49[e] Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité........ 244,500 00

159. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47[e] Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.......... 145,000 00

160. A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 49[e] Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.......... 35,000 00

161. Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young (*Young's-Mills*), dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 16,000 00

162. A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité.......... 375,000 00

163. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin Jonction de Pontiac du Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 19,200 00

164. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap-Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité... 96,000 00

165. A la Compagnie du Pont de Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité.......... 30,000 00

166. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 32,000 00

167. Pour un chemin de fer depuis un point près de Sycamous, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'à un point

sur le lac Okanagan, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité $163,200 00

168. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Cornwallis, pour un mille de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 3,200 00

169. A la Compagnie de chemin de fer et de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin, depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, vers le Long-Sault, ou depuis le Long-Sault vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.... 48,000 00

170. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 48,000 00

171. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 64,000 00

172. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour $49\frac{1}{2}$ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité....... 158,400 00

173. Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $7,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 16,000 00

174. A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 64,000 00

175. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour $4\frac{1}{2}$ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Bell, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 14,400 00

176. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 64,000 00

177. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant par $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 64,000 00

178. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité $48,000 00

179. A la Compagnie du chemin de fer Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 48,000 00

180. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité....... 48,000 00

181. A la Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 64,000 00

182. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.. 54,400 00

183. Pour un chemin de fer partant du Cap-Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.. 64,000 00

184. A la Compagnie du chemin de fer Amhersburgh, Lake-Shore et Blenheim, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.. 64,000 00

La partie de la subvention de $3,200 par mille, qui aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée a la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour les trente milles de son chemin compris entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionné, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition : que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des chemins de fer et canaux, comme grantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en con-

formité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolité du Canada, par versements, lors de l'achèvemet de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Clair, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

185. Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan-Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point ; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée ; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan-Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.

Par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1860) :—

186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $ 96,000

187. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 35,200

188. A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité........ $600

189. Pour un chemin de fer de Woodstock, *via* London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, *via* London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 256,000

190. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 44,800

191. Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 166,400

192. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, *via* Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 70,400

193. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité........ 83,000

194. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de son chemin, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique canadien, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 96,000

195. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 16,000

196. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 160,000

197. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 51,200

198. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 115,000

199. A la Comprgnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 96,000

200. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 96,000

201. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de son chemin, de Cobourg au chemin

de fer Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...... .... $96,000

202. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................... 11,200

203. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de son chemin, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 19,200

204. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, *via* Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................ 96,000

205. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 14,400

206. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur..................................	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle	6
De Sainte-Adèle au Lac-à-la-Fourche..............................	6
Du Lac-à-la-Fourche à Sainte-Agathe..............................	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin................................	14
De Saint-Faustin à Saint-Jovite..................................	7½
De Saint-Jovite au Lac-du-Sommet................................	8
Du Lac-du-Sommet à la Chute-aux-Iroquois..........................	7
De la Chute-aux-Iroquois vers le Désert.	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise à être établie comme susdit.

207. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ $240,000

208. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 50,000

209. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, par un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité	$3,840
210. Pour compléter le chemin de fer Montréal et Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel	40,000
211. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour $7\frac{1}{2}$ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	24,000
212. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé, pour $3\frac{1}{2}$ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......	10,200
213. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas......	37,500
214. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin, depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	76,800
215. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin, depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	48,000
216. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................	64,000
217. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	48,000
218. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 18 milles de son chemin, depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité........	57,600
219. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de...........	288,000

220. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette *via* Charlesbourg jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $38,400.. $68,400

221. Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

222. A la Compagnie du chemin de fer Colombie et Kootenay, pour 35 milles de son chemin, depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 112,000

223. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

224. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

225. A la Compagnie du chemin de fer Vallée du Lac-Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin, depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

226. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne, depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 51,200

227. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, depuis Perth-Centre vers Plaister Rock Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 35,200

228. A la Compagnie du chemin de fer Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne, entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.... 99,200

229. Pour un chemin de fer depuis la levée de Lachine, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la rivière des Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant prs $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer, sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles com-

pagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer Erié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1er de juillet prochain; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, recpectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer Inverness et Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé: *An Act to enable the county of Inverness to borrow money;* excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer Lac-Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton de construire la partie de son chemin qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan-Nord, près d'Edmonton, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite campagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan-Nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points; toutefois, le gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

231. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité...... $28,100

232. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de $30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas.......... 5,250

233. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa allant vers Raglan, au lieu de la subvention pour un pareil montant accordé par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................. 22,400 00

234. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité.................. 92,784 00

235. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabasca, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totalité 79,700 00

236. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................. 158,400 00

237. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de son chemin, à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité.................. 46,040 00

238. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyé par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $6,400 par mille, et ne dépassant pas en totalité 89,600 00

239. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas $179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas $12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de $6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de.................. 179,200 00

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, une subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi

complétée comparativement à celle des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé; pourvu, en outre, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fidéicommissaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

240. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........ $64,000 00

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit:—

Sections.	Longueur en milles.
De près de Newboro' à Westport	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapids	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité des plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit:—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

3. Dans le mois qui suivra le commencement de chaque seesion du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes sera payée, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces deniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gou-

vernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions est par le présent autorisé.

4. L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte 55–56 Vict., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le 9 juillet* (1892) :—

241. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 58 milles de sa voie, à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake-Shore et Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3.. $224,000

242. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 55 milles de sa voie, depuis Barry's-Bay en allant vers le chemin de fer Jonction du Pacifique-Nord, une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's-Bay, et ne dépassant pas $3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant pas en totalité.................. 264,000

243. A la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la tête du lac Laflèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 80,000

244. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer, depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria chapitre 2, jusqu'à l'île Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

245. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie, depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 67,200

246. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique et au chemin de fer Ontario-Central, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité...................................... 32,000

247. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50–51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de 15,100

248. A la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton, pour 32 milles de sa voie, depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas $3,200 par mille, accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité.............................. 35,480

249. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 19 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 60,800

250. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... $38,400

251. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, au lieu de la subvention de $50,000 accordée à la dite compagnie de chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité.......... 80,000

252. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique à ou près de Spence's-Bridge en allant vers le lac Nicola 80,000

253. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, depuis un point à ou près Saint-Jean-Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 48,000

254. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Springside, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 80,000

255. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg, pour $6\frac{75}{100}$ milles de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 21,600

256. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie, depuis un point à ou près Harrowsmith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 9,600

257. Pour un chemin de fer depuis Cap-Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 64,000

258. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 156,800

259. A la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 48,000

260. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 102,400

261. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 25,600

262. Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $89,600

263. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de sa voie, depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

264. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser $179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas 21 ans, que fixera la compagnie, et representant un octroi en argent de.. 179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

265. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions, n'excédant pas $108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, u e subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de $108,000; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin des six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer,

et chaque versement subséquent à la fin des six mois suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de cette subvention que la somme, n'excédant pas $400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des finances avant le 1er janvier 1893.

266. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $64,000

267. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité 96,800

268. A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnybrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 40,000

269. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, le chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité.. 44,000

Dont $14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de $30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.

270. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $96,000

271. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

272. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas $3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité. 240,000

273. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, payable par versements réglés par

la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité........................ .... $64,000

274. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...... 48,000

275. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

276. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie, depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 96,000

277. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 70,400

278. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie, depuis Mattawa jusqu'au Long-Sault, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 112,000

279. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 12 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité.. 21,600

280. Au chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie, depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas $3.200 par mille, et n'excédant pas en totalité.,... 51,200

281. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de sa voie, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 19,200

282. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie, depuis le Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas $15,000—et n'excédant pas en totalité 63,000

283. A la Compagnie du chemin de fer Goderich et Wingham, pour 31 milles de sa voie, de Goderich à Wingham, *via* Port-Albert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 99,200

284. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, depuis Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 25,600

285. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge et Baysville, pour 15 milles de sa voie, depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ $48,000

286. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie-James, pour 25 milles de sa voie, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 80,000

287. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 160,000

288. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour $53\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 172,400

289. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, en allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 22 milles de sa voie, entre Saint-Eustache et le Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 38,400

290. Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 57,600

291. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 114,125

292. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour $4\frac{6}{10}$ milles de sa voie, depuis le quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les dits points, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 14,720

293. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour $5\frac{42}{100}$ milles de sa voie, depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, $12\frac{58}{100}$ milles, forment le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie—et pour $2\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière intetnationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 25,024

"2. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le 1er jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans

et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

"3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira."

294. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

295. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à $12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval.

Par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893). (*Sanctionné le 1er avril* 1893) :—

296. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de sa voie, jusqu'à l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, en allant à la station de la jonction de la Chaudière, sur l'Intercolonial, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $64,000

297. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie, depuis un point à ou près de la ville d'Iberville jusqu'à Saint-Hyacinthe, et de là vers Sorel, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... .. 102,400

298. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie divisés en deux sections : la première, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au village de Marmora ; la

seconde, depuis le village de Marmora jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. $32,000

299. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour 20 milles de sa voie depuis Coehill ou Gilmore, ou quelque point entre Coehill et Gilmore, jusqu'à Bancroft, *via* L'Amable, ou aussi près de là que possible, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 64,000

300. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité........... 81,040

301. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour 50 milles de sa voie, depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté de Hastings, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 8, et accordée de nouveau par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.................. 145,000

302. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour 30 milles de sa voie, depuis Sainte-Martine jusqu'à Saint-Anicet, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité.............. 3,500

303. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de sa voie, depuis la ville de Saint-Stephen jusqu'à la ville de Milltown, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 11,200

304. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de sa voie, depuis la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente ou son voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.. 30,400

305. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 62 milles de sa voie, depuis la gare de Hull en allant vers le Désert, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité......... 89,248

306. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de sa voie, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

307. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (ou à la personne, aux personnes ou à la compagnie qui, de l'avis du ministre ou du ministre suppléant de la justice, y auront droit), pour 80 milles de sa voie, depuis Lunenburg, sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point dans le district de New-Germany, avec un tronçon de ¾ de mille environ jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater, et depuis un point à 33½ milles de Lunenburg et allant jusqu'à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, sur les subventions impayées accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une somme n'excédant pas en totalité...... 4,500

308. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 18 milles de sa voie, depuis un point à ou près de New-Glasgow, ou Saint-Lin,

jusqu'à Montcalm ou dans le voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 8, et n'excédant pas en totalité................ $25,600

309. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de sa voie, depuis Montcalm ou le voisinage jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 48,000

310. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie étroite (3 pieds) depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort, et allant vers l'ouest, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 67,200

311. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à ou près Maskinongé ou Louiseville, et allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, et pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord des 15 milles susmentionnés en allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

312. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de sa voie, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.................................. 97,600

313. A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention de.................. 20,000

314. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer et de ses embranchements, comme il suit: depuis Port-Oshawa jusqu'à un point à ou près l'emplacement du moulin d'Emondson, près de la rue Mill, dans la ville d'Oshawa—(cette partie étant connue sous le nom de section "du lac" du dit chemin de fer; de là vers un point à ou près l'hôtel de ville, dans la ville d'Oshawa, et de là à la gare d'Oshawa de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (cette partie étant connue sous le nom de section "de la ville" ou section "Nord" du dit chemin de fer), au lieu de la subvention accordée par l'acte 54-55 Victoria, chapitre 8, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

2. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera donné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation et des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil prescrira.

4. Toutes les dites subventions, respectivement, seront payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins dê dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté comme il suit:—

(*a*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Belmont et Ottawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la première section, un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des dix milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la seconde section :

(*b*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Oshawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la section "de la ville" ou "Nord," un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des sept milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la section "du lac" du dit chemin de fer.

Par l'acte 57-58 Vict., chap. 4, (1894). (*Sanctionné le* 32 *juillet* 1894.)

315. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge à Baysville, pour 15 milles de sa voie partant de Bracebridge et allant vers Baysville, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..$ 48,000

316. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, qui a été accordée de nouveau par le chapitre 5 de 1892 ; le tout n'excédant pas.. 86,800

317. A la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie de Port-Burwell à Tilsonburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 51,200

318. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac Erié, pour 18 milles de sa voie, depuis la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville ou le village de Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Canada-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 4,790

319. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central pour 34 milles de sa voie, depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 108,800

320. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de sa voie, à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887 ; pour 50 milles de sa voie, depuis l'extrémité occidentale des 30 milles ci-dessus mentionnés et allant vers Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas.. 118,400

321. Nonobstant l'expiration du délai fixé par le chapitre 2 de 1890, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, et nonobstant ce que contenu d'ailleurs dans le dit chapitre 2, le gouverneur en conseil pourra payer la subvention accordée par le dit chapitre à la compagnie suivant la valeur actuelle des vingt paiements annuels mentionnés au dit chapitre (intérêt calculé à quatre pour cent), pour et lors de l'achèvement de sa voie s'étendant depuis un point entre la rivière de la Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur le chemin de fer International au lac ou près du lac Mégantic, et après inspection et acceptation du dit chemin par l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, une somme totale de.. $288,000

322. A la Compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, pour $\frac{67}{100}$ de mille de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, et un embranchement jusqu'à la baie de Missisquoi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 2,912

323. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, entre Saint-Félix de Valois et Saint-Jean-de-Matha, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 25,600

324. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 50 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $160,000;—aussi, 15 pour 100 sur la valeur d'un pont en bois sur la rivière Ottawa près de Mattawa, ne devant pas dépasser $15,000 en totalité, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892;—aussi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, pour sa ligne entre le Long-Sault et le lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille de voie ferrée et 15 pour 100 sur la valeur des ponts;—aussi, une somme supplémentaire de $1,750 par mille de sa dite voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa; le tout n'excédant pas.. 274,940

325. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 25,600

326. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 57,600

327. Pour un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, et allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 12 milles de son chemin, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 38,400

328. Pour un chemin de fer partant de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, et allant à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 38,400

329. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à

Culbute et à l'ouest de ce point, une subvention de $31,500, devant être payée mensuellement, au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise;—et pour 3 milles de sa voie s'étendant depuis un point à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario. une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1888; pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient complétés dans les quatre ans de la sanction du présent acte,—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité $41,100

330. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour la construction ou l'acquisition de 7½ milles de chemin de fer entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 24,000

331. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 85 milles de sa voie entre Aylmer et Pembroke, la balance impayée de la subvention accordée pour le chemin de Hull à Aylmer, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de La Passe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 73,172

332. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour 3 milles de sa voie depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 4,046

333. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial près de Newcastle, *via* Douglastown, et allant à un point sur la rivière Miramichi, vis-à-vis la ville de Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 10 de 1886, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 19,200

334. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, et allant jusqu'aux moulins de *Young's-mills*, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 16,000

335. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer allant de Woodstock à la frontière internationale entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, 26 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 83,200

336. Pour 90 milles du chemin de fer de Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et depuis un point sur le dit chemin de fer jusqu'à un point à ou près Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, en allant vers un point de l'embranchement projeté de l'Intercolonial sur Dartmouth, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; et aussi, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Shubénacadie, sur la ligne du dit chemin de fer, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de sa construction; le tout n'excédant pas.......... 300,000

337. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue à la Baie-James, pour 25 milles de son chemin depuis la station de North-Bay ou les environs, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 43 milles de son chemin depuis North-Bay en allant vers le lac Tamagamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; le tout n'excédant pas $217,000

338. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, en sus des 15 milles déjà subventionnés et construits, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

339. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de sa voie allant de Saint-Léonard dans une direction nord vers une jonction avec le chemin de fer Intercolonial à la station de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

340. Pour un chemin de fer depuis Lime-Ridge, dans le comté de Wolfe, dans la province de Québec, allant dans une direction nord à travers le comté de Wolfe et dans le comté de Mégantic, distance n'excédant pas 50 milles à partir de Lime-Ridge, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 160,000

341. A la Compagnie du chemin de fer Strathroy et Comtés de l'Ouest, pour 25 milles de sa voie à partir de Saint-Thomas et allant à travers les comtés d'Elgin et Middlesex vers la station de Forest ou Park-Hill, sur la ligne du Grand-Tronc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 80,000

342. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 20 milles de sa voie à partir de Parry-Sound et allant à l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

343. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 10 milles de sa voie depuis Little-Current jusqu'à Nelson, sur l'embranchement d'Algoma de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

344. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie depuis Iberville jusqu'à Sorel, en sus des 32 milles déjà subventionnés, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 102,400

345. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 12 milles de sa voie depuis Saint-Jean-de-Matha jusqu'à Sainte-Emilie-de-l'Energie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

346. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 22 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 15 milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, jusqu'à un point entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

347. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 2 milles de l'embranchement de sa voie sur Chicoutimi, depuis l'extrémité orientale des 50 milles déjà subventionnés et construits dans une direction est jusqu'à l'eau profonde à Chicoutimi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 12 milles à partir du 52me mille, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; le tout n'excédant pas.. 44,800

348. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Ottawa, pour 23 milles de sa voie depuis le point de séparation avec le chemin de Pontiac jusqu'à Ferguson's-Point, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... $73,600

349. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 62 milles déjà subventionnés, en allant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 64,000

350. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour 6 milles de sa voie depuis la ville de Chatham jusqu'à Black-Brook, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 4 milles de sa voie pour un embranchement sur le village de Nelson, une subvention ne dépassant pas $3,200 ; le tout n'excédant pas.. 32,000

351. Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer de Canada-Est, jusqu'au village de Stanley, dans le comté d'York, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 19,200

352. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale des 15 milles subventionnés par le chapitre 5 de 1892, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

353. A la Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central, pour 15 milles de sa voie depuis la station de Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................. 48,000

354. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 15 milles de sa voie à partir du terminus actuel à Plaister-Rock en allant vers l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....................................... 48,000

355. Pour restaurer ou renouveler le pont de chemin de fer, sur le chemin de fer du Sud-Est, qui traverse la rivière Yamaska à Yamaska, une subvention égale au tiers du coût réel de la reconstruction du pont, mais la subvention ne devant pas excéder en totalité......... 50,000

356. A la Compagnie de charbonnage et de chemin de fer Boston et Nouvelle-Ecosse, pour $10\frac{1}{2}$ milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section déjà subventionnée jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur la ligne du chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale vers Broadcove, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; le tout n'excédant pas......................... 113,600

357. Pour un chemin de fer partant de Port-Hawkesbury et allant vers Chéticamp, 25 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

358. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba-Nord-Ouest, pour 100 milles de prolongement de sa ligne principale à partir de son terminus occidental actuel et allant vers Prince-Albert,—la compagnie abandonnant 3,200 acres de sa subvention en terres par mille, et tout le chemin devant être exploité comme ligne continue sous une direction unique,—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 320,000

359. Pour un chemin de fer depuis le confluent des rivières de l'Elan et Kootenay jusqu'à Coal-Creek, distance de 34 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 108,800

360. Pour un chemin de fer depuis la station d'Abbotsford, sur l'embranchement de la Mission du chemin de fer du canadien du Pacifique

jusqu'à la ville de Chilliwack, 21 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. $67,200

361. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 28 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale de la section de sa ligne subventionnée par le chapitre 5 de 1892, en allant vers le lac Nicola, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 89,600

362. A la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan, pour 38 milles de sa voie depuis la ville de Nakusp jusqu'à un point à ou près la fourche du creek Carpenter, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 121,600

363. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Kingston, pour 22 milles d'un chemin de fer depuis Portage-du-Fort jusqu'à Upper-Thorne-Centre, *via* Shawville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 70,400

364. A la Compagnie de fer, de charbon et de chemin de fer de New-Glasgow, pour 5 milles de sa voie, depuis Sunnybrae jusqu'à Kerrowgare, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 16,000

365. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour 35 milles de sa voie à partir de Yarmouth et allant vers Shelburne et Lockport, une subvention ne dépassant pas 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 112,000

366. A la Compagnie du chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, pour 30 milles de chemin de fer depuis Port-Hawkesbury jusqu'à St. Peter's, sur sa ligne de Port-Hawkesbury à Louisbourg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

367. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial entre les stations de Norton et de Sussex, et allant vers Havelock, 20 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

368. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Barneville, sur une distance de 10 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 32,000

369. Pour une ligne de chemin de fer partant du Cap de la Madeleine pour se raccorder avec l'embranchement sur les Piles du chemin de fer canadien du Pacifique, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ 9,600

370. A la Compagnie du chemin de fer de Canada-Est, pour un prolongement d'un mille à partir de l'extrémité occidentale de sa voie, afin de le relier au chemin de fer canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas.. 3,200

371. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 30 milles de sa voie à partir de son raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, en allant à l'ouest, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue par le chapitre 2 de 1893, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 96,000

372. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, et pour 16 autres milles depuis l'extrémité des 16 milles en premier lieu mentionnés jusqu'à Pontypool, au lieu des subventions accordées par le chapitre 2 de 1890 et le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 102,400

373. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point sur la rivière Rouge, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $38,400

374. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer de Caraquette à ou près le garage de Pokemouche et allant vers le village de Tracadie, 12 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 38,400

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu, et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, pour quinze milles de chemin entre Montcalm et le chemin de fer canadien du Pacifique, qui sera payée comme il suit: lors de l'achèvement des dix-huit milles de New-Glasgow à Montcalm et de deux milles sur les quinze milles de Montcalm au chemin de fer canadien du Pacifique, un versement proportionnel à la valeur des dix milles sur le nombre total de milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, qui sera établie comme il est dit ci-haut, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement des treize milles restants du dit chemin de fer.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 25, art. 7, (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884):—

1. Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer canadien du Pacifique et la baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les Territoires du Nord-Ouest.

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

2. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

3. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

4. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres."

Par l'acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le* 2 *juin* 1886) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près de Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.

7. A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, ou de tel point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

8. A la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

" Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les autorités en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arbitrage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

L'article 5 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford, subventionné par le dit acte.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887) :—

9. La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

10. A la Compagnie du chemin de fer Alberta et Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot-Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

11. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée, à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

12. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles ; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

" Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés du conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 52 Vict., ch. 8 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

13. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième

années du règne de Sa Majesté sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire; et aussi, à la dite Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

14. A la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

15. A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix milles acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan-Nord à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.

16. A la Compagnie de chemin de fer et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

"Le gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article."

Par l'acte 53 Vict., ch. 8 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

17. A la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro' et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se rendant vers le sud-ouest.

18. A la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-

mère du chemin de fer canadien du Pacifique, en allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui por e la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.

19. A la Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

20. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.

21. A la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan-Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.

22. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corbeau, distance d'environ cent milles.

23. A la Compagnie de chemin et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipégosis, à ou près Portage-des-Prés, distance d'environ cent vingt-cinq milles.

24. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba-Sud-Est, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il pourra en être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le* 26 *mars* 1890):—

25. L'acte 52 Vic., ch. 4, autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles

entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

Par l'acte 54-55 Vict., ch. 9 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

26. Au lieu de la subvention en terres autorisée par l'acte de la cinquante-deuxième Victoria, chapitre quatre, en faveur de la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, et sauf les conditions mentionnées au dit acte, le gouverneur en conseil pourra concéder à la dite compagnie des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie situé entre la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest, et un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 10 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

27. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Manitoba-Sud-Ouest, en sus de la subvention, pour cent cinquante milles de voie ferrée, autorisée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre soixante, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par mille pour la balance des deux cent douze milles de voie ferrée qui ont été construits et sont en exploitation, c'est-à-dire pour une distance de soixante-douze milles.

28. Aussi, à la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer d'embranchement de la compagnie s'étendant de Carmen à Barnsley, distance d'environ six milles et un quart.

29. A la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en sus de la subvention autorisée par l'acte de la cinquante-troisième Victoria, chapitre quatre, pour l'embranchement de la compagnie qui se dirige vers le sud-ouest et l'ouest à partir d'un point à ou près Brandon, sur un parcours de cent milles, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du prolongement vers l'ouest du dit embranchement à partir de la limite ouest des dits cent milles, jusqu'à un point à ou près la Roche-Percée, située dans le township un, rang six, à l'ouest du second méridien, distance d'environ soixante milles.

" Les dits octrois et chacun d'eux seront faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 57-58 Vic., chap., 6. (1894). (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

30. A la Compagnie de chemin de fer et de charbonnage des Montagnes-Rocheuses, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point à ou près la station Olds, sur la ligne du chemin de fer Calgary et Edmonton, dans une direction ouest, jusqu'à la rivière La Biche, et de là le long de la dite rivière, dans une direction ouest, jusqu'aux terrains houillers, distance d'environ soixante milles.

31. A la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point avoisinant Souris, sur l'embranchement du chemin de fer canadien du Pacifique sur Souris, dans une direction ouest, jusqu'à la vallée de la Pierre-à-Calumet, distance d'environ trente-deux milles.

32. A la Compagnie du chemin fer de Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point dans le township un, soit dans le rang vingt-trois, soit dans le rang vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal, jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

33. A la Compagnie du chemin de fer Saskatchewan et de l'Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée entre Minnedosa et Rapid-City, distance d'environ quinze milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il en pourra être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

ANNEXE Nº 10.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894.

1. CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

Nº du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.		Description générale.
11599	Cie de ch. de fer et de colonisation Lac-Témiscamingue...	31 août	1893.	De Mattawa aux Rapides du Long-Sault.
11628	Cie de ch. de fer Bouctouche et Moncton........	3 janv.	1894.	De Moncton à Bouctouche.
11648	Cie houillère Dominion......	26 do	1894.	De Bridgeport à Louisbourg, N.-E.
11651	Cie de ch. de fer can. du Pacifi.	24 oct.	1893.	De Revelstoke au lac aux Arcs, C.-B.
11678	Cie de ch. de fer Grand-Orient.	Pas signé...		De la sta. de St-Grégoire du chem. Grand-Tronc vers la sta. de la jonction de la Chaudière, I.C.R.
11687	Cie de ch. de fer du Sud de la Nouvelle-Ecosse (limitée)..	12 janv.	1894.	De Sand-Point, sur le havre de Shelburne, *via* Indian Gardens, vers New-Germany, sur le ch. de fer N.-E. Central.
11658	Cie de ch. de fer Kingston, Napanee et Ouest........	11 déc.	1893.	De la Cie du ch. de fer au lac Sydenham, Ont.
11659	Cie houillère Boston et Nouvelle-Ecosse...........	13 fév.	1894.	De Orangedale à Broadcove, N.-E.
11720	Cie de ch. de fer Grand-Tronc du Canada.........	26 do	1894.	De la sta. de Parkhead à Owen-Sound, Ont.
11738	Cie de ch. de fer Lotbinière et Mégantic.	27 do	1894.	De la paroisse de St-Jean-Deschaillons, vers Glen Lloyd, à la sta. de Lister, ch. de fer Grand-Tronc.
11748	Cie de ch. de fer Grand-Nord....................	16 juin	1894.	D'un point au sud de Montcalm vers le ch. de fer canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois.
11752	Cie de ch. de fer et de colonisation Lac-Témiscamingue...	1er do	1894.	Un pont de grillage en bois, près de Mattawa, sur la rivière Ottawa.
11774	Cie de ch. de fer Cobourg, Northumberland et Pacifi..	16 do	1894.	De Cobourg au ch. de fer Ontario et Québec.
11777	Cie de ch. de fer Grand-Nord.	16 do	1894.	De New-Glasgow à un point au sud de Montcalm.
11816	Cie de ch. de fer Nakusp et Slocan	23 oct.	1894.	De Nakusp aux Fourches de l'Anse Carpenter, C.-B
11821	Cie de ch. de fer et de colonisation Lac-Témiscamingue...	12 sept.	1894.	De Mattawa au lac Kippewa. (Ceci annule le numéro 11599 ci-dessus.)
11839	Cie de ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound..	20 do	1894.	De Barry's-Bay vers la jonction du ch. de fer du Pacifique-Nord. (Ceci annule le numéro 11342.)
11845	Cie de ch. de fer Oshawa	Pas signé....		Du port d'Oshawa à Mill St. (section du lac), et l'hôtel de ville, Oshawa, et la sta. de ch. de fer Grand-Tronc (ville ou section nord).
11855	Cie de prolongement du ch. de fer du Cap-Breton (limitée).	21 sept	1894.	Du port d'Hawkesbury au village Saint-Pierre.
11871	Cie de ch. de f. d. Comtés-Unis	23 oct.	1894	De Saint-Hyacinthe à Sorel.
11886	Cie houillère Boston et Nouvelle-Ecosse (limitée)..	16 nov,	1894.	De Orangedale à Broad-Cove, N.-E.
11893	Cie de ch. de fer Canada-Est.	10 do	1894.	De Chatham à Black-Brook, et l'embranch. Nelson.

2. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

11598	James Brown...............	1er août	1893.	Rallonge à la station de Métapédia.
11600	Cie Bushnell (limitée)........	4 do	1893.	Fourniture d'huile pour wagons à voyag. et cylindre.
11601	J. R. Hutchins............	4 do	1893.	do locomotive et dynamo.
11607	J. Harris et Cie (limitée)....	20 do	1893.	Transfert à Rhodes, Curry et Cie, des contrats pour 50 wagons fermés et 2 wagons de 2e classe.
11608	Imperial Oil Co.	4 do	1893.	Fourniture d'huile à essieux pour wagons à fret.
11609	A. J. Grant et Cie........	4 do	1893	do locomotives.
11610	Eastern Oil Co.	4 do	1893.	do wagons à voyageurs.
11638	Jas. Watson et Cie, par J. R. Hutchins, agent...........	5 déc.	1893.	Fourniture de rails d'acier, embranchement Windsor
11640	do do	9 nov.	1893.	do ch. de fer Intercolonial.
11663	Félix Genois.	31 oct.	1893.	Transbord. de marchandises, jonction de la Chaudière

ANNEXE N° 10—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894—*Suite.*

2. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.		Description générale.
11665	Canada Iron Furnace Co. (Limited)................	18 oct.	1893.	Roues de wagons en fonte.
11691	Jas. Brown..................	8 déc.	1893.	Hangar à houille et chevalets, Newcastle, N.-B.
11692	Ross Frères..................	12 do	1893.	Bâtis à signaux et barrières de croisement.
11693	Munro, Frères.........	12 do	1893.	Barrières de croisement.
11734	Rhodes, Curry et Cie........	31 janv.	1894.	Wagons à fret.
11740	Crossen Car Manufacturing Co. (Limited), de Cobourg.	11 do	1894.	do
11744	Rathbun Car Co......	31 do	1894.	do
11749	R. L. Wry	13 mars	1894.	Revêtement en bois de la pile du pont de Sackville.
11759	Central Bridge and Engineering Co. (Limited)..	3 avril	1894.	Ponts de poutres d'acier.
11763	Crossen Car Manufacturing Co. (Limited).	16 do	1894.	Wagons-plates-formes.
11764	do do ..	16 do	1894.	do à bagage.
11770	Rhodes, Curry et Cie (Lmt'd).	30 do	1894.	do à plates-formes.
11776	Crossen Car Manufacturing Co. (Limited).............	30 do	1894.	Voitures à voyageurs de 1re classe.
11778	Rathbun Co.....	30 do	1894.	Wagons-plates-formes.
11786	Pat. Dwyer.................	10 mai.	1894.	Chargement de sucre à Richmond et Halifax.
11792	Dominion Bridge Co. (Lmt'd).	17 do	1894.	Pont oblique en acier, rivière Noire et station de Tracadie.
11794	Canadian Locomotive and Engine Co. (Limited)......	28 mars	1894.	Locomotives pour wagons à voyageurs.
11795	Rhodes, Curry et Cie (Lmt'd).	30 avril	1894.	Voitures à voyageurs de 1re classe.
11796	A. McKinnon	22 mai	1894.	Caissons conducteurs à Mulgrave et Pointe-Tupper.
11806	Central Bridge and Engineering Co. (Limited)	12 juin	1894.	Pont de poutres et tablier d'acier.
11825	Cumberland Railway and Coal Co....	30 do	1894.	Fourniture de houille.
11826	Intercolonial Coal Mining Co. (Limited)	30 do	1894.	do
11827	Canada Coal and Railway Co.	30 do	1894.	do
11839	Acadia Coal Co. (Limited)...	30 do	1894.	do
11828	Montreal Car Wheel Co.....	31 juill.	1894.	Roues de wagons en fonte.
11856	Eastern Oil Co............	28 do	1894.	Huile et pétrole pour wagons à voyageurs.
11857	Imperial Oil Co.	28 do	1894.	do do locomotives, etc.
11858	Wm. Strachan et Cie.	28 do	1894.	Huile à cylindre.
11894	C. J. de Sola, agent des usines Cockerill, Belgique..	3 nov.	1894.	Rails d'acier pour ch. de fer Intercolonial, embranchement Windsor et ch. de fer de l'I.P.-E.
11844	Thos. Robley..............	20 août	1894.	Clôture paraneige, ch. de fer du Cap-Breton.

3. CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

11639	Jas. Watson et Cie, J. R. Hutchins, agent...........	5 déc.	1893.	Rails d'acier.
11641	Dominion Bridge Co. (Ltd)..	6 sept.	1893.	Pont à fermes, rivière Hillsboro, station de Mt.-Steward.
11791	Intercolonial Coal Mining Co. (Limited).......	21 mai	1894.	Fourniture de houille.
11894	C. J. de Sola, agent..	3 nov.	1894.	Rails d'acier (*voir* ch. de fer Intercolonial).

4. CANAL BEAUHARNOIS.

11630	A. Chagnon et Cie.	2 oct.	1893.	Drain sur le côté nord de Valleyfield.
11824	do	13 août	1894.	do à eux enlevé.
11842	J. W. Grier	30 do	1894.	do pour le terminer.

Annexe n° 10.—Liste des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894.—*Suite.*

5. CANAL CORNWALL.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
11556	Wm. Davis et Fils..........	19 juin 1893....	Barrages à l'île de Sheik, section 4.
11790	Cie minière et de dragage Gilbert (limitée)...........	19 avril 1894....	Reçu en plein, *re* sections 5, 6, 7, 8.
11813	Wm. Garson..............	20 juillet 1894...	Egout, partie ouest, ville de Cornwall.

6. CANAL CHAMBLY.

11378	Cie manufactur. de Chambly.	31 janv., 1893...	Indemnité au gouv. pour perte de force hydrauliq., ou drain, par ses barrages dans la riv. Richelieu.
11625	Gervais et Frères	7 octobre 1893..	Fournitures de gravier pour les levées du canal.

7. CANAL LACHINE.

11645	Peter Jackson	7 nov. 1893....	Drain à la Côte St-Paul, sud du canal.
11853	McNamee et Mann..........	22 sept. 1894....	Approf. du prisme du canal entre les écluses 3 et 5.
11868	Cie de dragage Weddell.....	1er oct. 1894..	Nouveau chenal dans le lac Saint-Louis.
11872	D. Dugas.................	19 octobre 1894..	Couvrir le hangar en tôle du Canada, cour de la rue du Moulin.
11891	John B. de Lorimier........	25 do 1894..	Maçonnerie, briquetage et égout.

8. CANAL RIDEAU.

11702	J. A. Askwith	11 janv. 1894....	Palplanche, Grande Tranchée, Ottawa.
11705	H. Harris.................	16 do 1894....	Fourniture de bois de chêne pour 1894-95.
11823	W. H. et E. Fleming.....	7 août 1894....	Obligation, avaries causées aux écluses du canal Tay par le *Rideau Belle.*
11888	Wm. Kilt..................	23 oct. 1894 ...	Régalage, etc., Gr. Tranchée, berge ouest, Ottawa.

9. CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

11613	Hugh Ryan et Cie.........	19 déc. 1893....	Fournit. de tuyaux de déch. pour roues de turbine.
11632	do	19 do 1893....	5 paires de portes d'écluses.
11634	Hamilton Bridge Co. (Ltd)..	10 oct. 1893....	Pont en acier sur la ligne du C.P., au-dessus du canal.
11714	Hugh Ryan et Cie..........	8 fév. 1894....	Vannes, grillages, etc., dans l'écluse.
11716	Wm. Kennedy et Fils.......	13 avril 1894....	Roues hyd., caniv., cond., etc., p. la mais. aux mach.
11757	Hugh Ryan et Cie.........	21 do 1894....	Coffrage pour protéger le pont.
11758	do	4 mai 1894....	Vanne pour ponceau.
11760	Canadian General Electric Co. (Limited)...........	9 do 1894....	Outillage électrique.
11787	Canadian Locomotive & Engine Co. (Limited)........	17 juillet 1894...	Machines et engrenage pour portes d'écluses, vannes.

10. CANAL DE SOULANGES.

11672	Geo. Goodwin..............	4 nov. 1893....	Cède à Thos. Feeney, contrat 11165, *re* section 11.
11673	Thos. Feeney............	25 nov. 1893....	Section complète 11.
11780	F. Hyde et Cie............	23 mai 1894....	Fourniture de ciment de Portland.
11783	Dominion Bridge Co. (Ltd)..	16 nov. 1894....	Ponts sur la ligne du ch. de fer Canada-Atlantique.
11851	C. J. de Sola, agent........	21 sept. 1894....	11,000 barils de ciment de Portland, marque "Josson
11861	T. Feeney à W. J. Poupore..	20 juillet 1894...	Contrat transféré, section 11.
11862	Poupore et Fraser...........	Non signé.	Convention de terminer la section 11.

ANNEXE N° 10—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894—*Suite.*

11. CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
11656	Wm. Kennedy..............	8 nov. 1893....	Jetée et estacade, à Bobcaygeon.

12. CANAL WELLAND.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
11603	John Riley..................	9 sept. 1893....	Reconstruction de la jetée est, Port-Dalhousie.
11430	Robert Weddell...........	17 janv. 1893....	Pont de voitures, écluse 2.
11605	McCombs et Brown	20 sept. 1893....	Creusage de fossé, sections 2 et 3, rigole d'alimentation au Petit-Chemin.
11606	Peter Neff..................	20 do 1893....	do do sect. 1, Marshville vers l'ouest.
11611	J. T. McNamee..............	18 do 1893....	Enlever l'éboulis de terre, traverse nord du chemin de fer "Air Line."
11876	Jos. Buliung................	26 oct. 1894....	Nettoyer les sections 1 et 2, fossé au nord de la rigole d'alimentat., Marshville au chemin Hutchinson.
11878	Frs. Hicks..................	26 oct. 1894....	Nettoyer les sections 3, 4, 5, fossé au nord de la rigole d'alimentat., Marshville au chemin Hutchinson.

OTTAWA, 31 déc. 1894.

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE Nº 11.

ÉTAT

Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées par le ministère des

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataire.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
			Canal Chambly.	
Non signé..	Dur. bon plaisir du gouv.	Cie du ch. de fer canadien du Pacifiq.	Voie de garage le long du canal Saint-Jean, P.Q., pour le ch. de fer Atlantique et Nord-Ouest.	....
			Canal Lachine.	
Non signé..	17 ans, renouvellem. tous les dix ans.	Frothingham et Workman.	Lot de moulin n° 1 (lots du cad. 530, 529), quart. Ste-Anne, Montréal, au bassin n° 2	....
Non signé..	17 ans..	Hugh McLennan...	Lot de moulin, ½ N.-E. 2, (lots du cad. 531, 528), quart. St-Anne, Montr., au bass. n° 2.	.. ..
6 déc. '93	5 do	Montreal Coal Elevating Co.	Lot du cad. 324, ouest du pont Wellington quart. St-Anne, Montréal, au bassin n° 2.	....
16 nov. '93	Dur. bon plaisir du gouv.	End, Metayer et Cie	Lots 1 et 2 O. de St Gabriel, bassin n° 4....	19,046 pds...
24 janv. '94	do ..	W. Clendinneng et Fils.	Voie du chemin de fer et passavant, à Saint-Henri.	....
8 fév. '94	do ..	Consumers Gas Co. of Montreal (Ltd.)	Conduite de 4 pces à la man., Côte St-Paul	....
17 do '94	do ..	St. Henri Chemical Co. (Ltd.)	do do do	....
1er juin '94	do ..	W. Clendinneng et Fils.	Conduite de 6 pces à la manufacture, Saint-Henri, lot du cad. 3413—7..............	....
Non signé..	do ..	Cité de Montréal....	Affermage de la rue du Moulin et lot (bassin Wood).	....
19 nov. '94	do ..	R. C. Carter...... .	Espace dans le hangar n° 2, bassin n° 2....	100 x 40.....
30 oct. '94	do ..	Dobell, Beckett et Cie	Lots 7, 8, 9, 10, S.-E. du bassin Wellington	1·67 acres...
			Canal Beauharnois.	
Non signé ..	10 ans........	Valleyfield Electric Co. (Ltd.)	Lot du cad. 830, Grande-Ile, Valleyfield...	2,700 pds....
13 nov. '93	17 ans, renouvellem. tous les dix ans.	Montreal Cotton Co.	Terrain sud des lots 1, 2, 3, 4, Valleyfield..	25,000 pds...
4 janv. '94	21 ans.......	Valleyfield Lumber Co.	Terrain près l'entrée d'amont du canal, Catherinestown.	41,617 pds...
			Canaux de Williamsburgh.	
25 août '94	7½ ans, renouvellem. tous les dix ans.	Edwardsburg Starch Co. (Ltd.)	Lot hydraulique près de l'écluse 26, canal Galops.	....
			Canal Welland.	
Non signé ..	21 ans........	Riordon Paper Mills Co. (Ltd.)	Lot hydraulique 11, dans la 10e c. Grantham	....
do	17 do	do	Lot hydraulique aux écluses 16, 18, 19 et 20 de l'ancien canal, Merritton.	....
do	....	Municipalité du comté de Lincoln.	Conduite de 2 pc. (siphon) sur la levée ouest, entre les écluses 4 et 6, Gratham.	... .
2 avril '94	Dur. bon plaisir du gouv.	J. R. R. Secord et al.	Conduite de 2 pcs en aval de l'écluse 11 à leurs fermes, Grantham................	....
17 fév. '94	10 ans.......	Ontario Peat Fuel Co., (Ltd.)	Partie du lot 9 dans la 4e conc. Wainfleet, rigole d'alimentation..................	0·096 acre...

GÉNERAL.

chemins de fer et canaux, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894.

A quelle fin employée.	Force.	Période du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements. Montant de chaque versement.	Conditions des paiements. Payable.	Conditions des paiements. Première échéance.	Observations.
			$ c.	$ c.			
Voie de chargement.	....	1er mars '93	120 00	120 00	1er mars....	1er mars 93	D'avance.
Elévateurs....	Force de 150 chev.	1er juillet '93	T. 392 00 E. 1,200 00 1,592 00	......	1er janv., 1er juillet	1er juil.'93	D'avance.
do	....	do	264 00	264 00	do	do	do
do	....	1er mai '94	450 00	450 00	1er mai.....	1er mai '94	do
Hangar à bois.	... .	1er janv. '94	380 92	380 92	1er janvier..	1er jan. '94	do
Communicat. à la fonderie.	....	1er déc. '93	1 00	1 00	1er déc......	1er déc. '93	do
Usine à gaz...	Tuyau de 4 pcs.	1er fév. '94	40 00	40 00	1er février..	1er fév. '94	do
Usine à glycerine.	do ..	do	40 00	40 00	do	do	do
Fonderie......	Tuyau de 6 pcs.	1er mai '94	60 00	60 00	1er mai.....	1er mai '94	do
Rue et parc...	....	1er juillet '94	100 00	100 00	1er juillet..	1er juil.'94	do
Magasin......	....	1er août '94	100 00	100 00	1er août	1er août'94	do
Embarqueme't de madriers.	....	1er nov. '94	830 00	830 00	1er nov.....	1er nov.'94	do
Lumière électrique.	Force de 75 chev.	1er juillet '90	15 00 4 00	terre p. f. c.	1er janv., 1er juillet.	1er juil.'93	Annulé, n° 8961.
Lot à construire.	....	1er juillet '93	50 00	50 00	do	do '93	do 6813.
Empilage, etc., bois de serv.	....	1er janv. '94	60 00	60 00	1er janvier..	1er jan. '94	D'avance.
Moulin à farine ou amidon.	F. 80 c., ex. (lot Jess'p) f. de 120 c. à $2 par f.c.; loy. terr'in, $20; f. 50 c. maint. emp	1er janv. '93	Loy. max., 260 00 Loy. min., 120 00	130 00 60 00	1er janv., 1er juillet ..	1er jan. '93	Pl. loyer, f.c. 120 lorsq. est emp., $240 Plein loyer, loy. de terrain..... 20 $260 Arrérag. p., $2,033.50 F. de procès enc. dus.
Fabrique à papier.	Force de 60 chev.	1er juillet '90	200 00	100 00	1er jan., 1er juillet	1er jan. '91	D'avance.
Moulins de papier et pulpe.	Force de 1,200 chev.	do '93	1,240 00	620 00	do	1er juil.'93	do
Eau p. la maison des pauv.	Tuyau de 2 pcs.	1er nov. '93	1 00	1 00	1er nov.	1er nov.'93	do
Abreuvoir	do ..	1er avril '94	1 00	1 00	1er avril....	1er avr. '94	do
Hangar, etc., combustible.	....	1er janv. '94	10 00	10 00	1er janvier..	1er jan. '94	do

ÉTAT GÉNÉRAL indiquant: Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
			Canal Welland—Fin.	
Non signé ..	Dur. bon plaisir du gouv.	Can. Coloured Cotton Mills Co. (Ltd.)	Partie du chemin ent. 9e et 10e c. Grantham (avec les lots des moul. à coton Lybster).	3·25 chaînes
18 avril '94	15 ans........	W. H. Andrews ...	Bas. à sec de P.-Robinson, s. lot 203, Thorold	1·13 acre....
1er mai '94	21 ans seulem.	Cie de C.F. parc et riv. des chutes Niagara.	Voie sur pont tournant, Portage-Road, Chippewa.	......
14 juin '94	Renouv. pour 21 ans.	D. Williamson et J. Watt.	Lot sur la rue Welland-Sud, à Port-Colborne.	1·69 acre....
Non signé ..	Dur. bon plaisir du gouv.	Port-Dalhousie, Ste-Catherine et Cie des chars urbains de Thorold.	Ponts, rue Ontario, et chemin Queenston et Grimsby, Sainte-Catherine.	. .. .
			Canal Rideau.	
do ..	Renouv. pour 21 ans.	Mme Geo. Sterling, administratrice.	Lot au pied de la Côte du Major, Ottawa, à l'entrée du canal.	0·45 acre....
			Canal du Sault Sainte-Marie.	
do ..	Renouv. pour 21 ans.	Cie de pont du Sault Sainte-Marie.	2 lots sur l'île Sainte-Marie, et traverse le canal par un pont.	0·50 acre. / 1·55 do
			Chemin de fer Intercolonial, etc.	
do ..	1 an	Cie de ch. de fer et de houil. International	Afferm. à la comp. de 1¼ mille du C.F.I. Embranch. à ½ mile de la stat. de Sydney.	....
do ..	do	do	Affermée à la compagnie exploitant les pouvoirs de la station de Sydney.	....
do ..	Dur. bon plaisir du gouv.	Cie de bat. pas. à vap. de Pictou (à r. lim.)	Eau du C.F.I., traverse les tuyaux de la compagnie, Pictou-Landing, N.-E.	... .
13 déc. '92	21 ans........	Cie de C.F. Windsor et Annapolis (à r.l.)	Renouvellement, *re* usage de l'embranc. de Windsor, Jonction à Halifax.	....
27 juin '93	5 do	Cie de chemin de fer Québec-Central.	Affer. au gouv. d'un bur. dans la gare de la comp., quai du bat.-pass. de Québec.	....
Non signé ..	16 ans et 1 an après avis.	Cie de ch. de fer Canadien du Pacifique.	Ligne télégraphique sur le ch. de fer du Cap-Breton et Prolongement-Est.	....
21 août '93	5 ans.........	Cie de chemin de fer Vermont-Central.	Afferm. au gouvernement des chambres sur le lot 148, rue Saint-Jacques, Montréal.	....
1er nov. '93	Dur. bon plaisir du gouv.	J. A. R. Weir......	Terrain, etc., à la Jonction de Windsor, comté d'Halifax.	17,750 pieds.
31 déc. '92	21 ans	Cie de pont de ch. de Frédéricton et Ste-Marie.	Usage du pont de la riv. St-Jean, et raccord. avec le ch. de fer de Frédéricton, à l'ouest, et embranc. de Gibson du c.f. C.P., à l'est	....
16 sept. '92	1 do	Sidney Gray........	Permis de vendre des journaux, etc., sur le ch. de fer de l'Ile du P.-E.	....
Non signé ..	Dur. bon plaisir du gouv.	Moncton Gas Light and Water Co.	Entretien de la conduite sur les terrains du C.F.I., près de Moncton.	1,450 pieds..
16 oct. '94	1 an.........	F. W. Cunningham.	Vend. des journ., etc., sur les conv. du C.F.I.	....
			Autres chemins de fer.	
6 nov. '92	A la fin de la proch. sess.	Chas. E. B. Young..	Permis en vertu de l'Acte des ch. de fer, 1888, 51 Vic., c. 29, sec. 279, d'exploiter le ch. de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.	26 milles....
15 mai '93	do ..	do ..	Prolong. du perm. en vert. de l'Acte d. c.f. de 1888, 51 Vic., c. 29, sec. 280, d'exploiter le ch. de f. Elgin, Petitcodiac et Havelock	do ....
1er juin '93	Jusq. déc. 1897	Cie de houille et de ch. de fer d'Alberta	Afferm. à la Cie du ch. de fer C. du P. de la ligne de Dunmore à Lethbridge.	109½ milles..
12 déc. '93	A la fin de la proch. sess.	Cie de ch. de fer Lac Erié et Riv.-Détroit	Perm. en vertu de l'Acte 56 Vic., c. 51 (1893) d'exploit. le C.F. London et Port-Stanley	23½ do ..
			Canal de la Vallée de la Trent.	
Non signé ..	Dur. bon plaisir du gouv.	Fr. Sandford.... ..	Peut pratiquer un pertuis dans le barrage du gouv., Fenelon-Falls.	....

OTTAWA, 31 décembre 1894.

canaux et chemins de fer, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894—*Suite.*

A quelle fin employée.	Force.	Date du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements. Montant de chaque versement.	Payable.	Première échéance.	Observations.
			$ c.	$ c.			
Moul. à coton	....	1er janv. '94	20 00	20 00	1er janvier..	1er jan. '94	D'avance.
Cale sèche....	....	1er fév. '94	60 00	30 00	1er fév., 1er août.	1er fév. '94	do
Voie	....	1er mai '94	5 00	5 00	1er mai.....	1er mai '94	do
Man. de vitres.	....	1er juin '92	50 00	50 00	1er juin.....	1er juin '92	do au lieu du bail n° 11306.
Ch. de fer électrique.	....	1er juill. '94	1 00	1 00	1er juillet...	1er juill. '94	D'avance.
Quai..........	....	1er janv. '95	100 00	50 00	1er janv., 1er juillet.	Sur livraison du bail.	D'avance (renouvelé le n° 4286).
Ch. de fer et traverses.	....	1er fév. '94	20 00	20 00	1er fév	1er fév. '94	D'avance.
Force motrice.	....	De la date du bail.	1 00	1 00	....	....	
do	....	do	Taux.....	....	Mensuellement.	....	
Eau pour steamers.	Tuyau....	do	100 00	100 00	1er juillet...	Sur liv. du bail.	
Ch. de fer	....	1er janv. '93	Taux.....	....	Mensuellement.	....	
Chamb. de bur. pour le C. I.	....	1er mai '93	300 00	75 00	Trimestriellement.	....	
Opérations de télégraphe.	....	1er juill. '93	Messages du gouv. gratis.	....	....	....	Ajouté fil de laiton pour le C. I.
Bur. du ch. I.	....	1er mai '93	600 00	50 00	Mensuellem.	1er juin '93	
Ferme........	....	1er nov. '93	1 00	1 00	1er nov.	1er nov. '93	D'avance.
Pont.........	....	31 déc. '92	....	....	....	....	
Ventes de livres, etc.	....	1er sept. '92	300 00	25 00	Mensuellement le 5.	5 sept. '92	
Eau et lumière.	Tuyau....	— '94	1 00	1 00	2 juillet.....	— '94	D'avance.
V. de liv., etc.	....	1er nov. '94	4,015 00	334 58⅓	Mensuellement.	1er nov. '94	do
Comme acheteur.	....	....	....	....	....	....	
do ..	....	....	....	....	....	....	
... .	....	....	....	....	....	....	
Comme acheteur.	....	....	....	....	....	....	
Surplus d'eau loué de la succ. de R. C. Smith.	....	....	1 00	1 00	....	....	

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE N° 12.

PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, par le ministère des chemins de fer et canaux du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Propriétés achetées, etc. — Lot.	Propriétés achetées, etc. — District, etc.	Propriétés achetées, etc. — Comté.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
			Chemin de fer Annapolis et Digby.			$ c.	
1er février 1894..	Cie de c. de f. des c. de l'Ouest	Subvention spéciale du gouv. à cette Cie de terrains pris pour ce ch. de fer par le gouverm.		Annapolis et Digby	....	....	Maintenant Cie de ch. de de fer Yarmouth et Annapolis.
17 janv. 1894..	do ..	Cession au gouvernem. de tous dommages, etc..		do ..	....	... .	
			Chemin de fer du Cap-Breton et prolongement de Sydney-Nord.				
30 mars 1894..	Mary Johnston, *et al*.....	Lot 25..	Rivière Georges	Cap-Breton......	Acres. 4·17	349 25 frais 30 00	} Recette.
			Chemin de fer Intercolonial.				
6 mai 1893..	Cité de Saint-Jean, N.-B..	Front du Havre.	Droit de passage modifié dans la cité de Saint-Jean, N.-B.	....	....	....	
9 juin 1893..	John White	Part. du lot 32	E. de la rue Upper Water, Halifax	Halifax..........	. ...	6,000 00	
6 do 1893..	Ed. Sturgess.............	Lot A, etc....	Sur do et quai.	....	....	700 00	
17 mai 1893..	John White	Part. du lot 31	Fauboursg du Nord, Halifax.....	....	....	6,000 00	
8 juin 1893..	do	2 lots d'eau, etc	do do magasin quai.	....	....	10,000 00	
22 mai 1893..	P. Douglas...	2 do .	do do	....	....	15,000 00	
17 do 1893..	John White	2 do .	do do	....	....	13,000 00	
8 juin 1893..	do	Part. du lot 31	do do	....	....	5,500 00	
1er nov. 1893..	J. A. R. Weir...........	Terrain à la jonction de Windsor		Halifax	41·2·21	1,400 00	
23 mai 1883..	Héritiers Wm. Kirkpatrick	Documents *re* terrain exproprié, nouvelle ligne à Halifax....		do ·	.. ..	77 25	Et paiement à Robie Uniacke.
25 nov. 1893..	John McDonald	Terrain.......	A la voie d'évitem. de Lorne, N.-E.	Pictou.	0·50	100 00	
6 mai 1893..	Cité de Saint-Jean, N.-B..	do etc....	Cité de St-Jean (prolongem.), N.-B	....	2·54	1 00	

27 mars	1894 .	Commissaires de l'Amirauté	Chantier maritime.	Décision du juge en ch. de la N.-E. Pas de dommages.	....	....	....	
4 déc.	1889..	Chs. A. Murray (*re* E. Keays).	Terre........	Partie de ferme dans le comté de Bonaventure.	....	Pieds. 20,000	200 00	
19 mai	1890..	Chs. A. Murray (*re* E. Keays).	do	Partie de ferme dans le comté de Bonaventure.	....	Acres. 1·30	149 00	
				Ch. de fer canadien du Pacifique.				
17 oct.	1892..	Donald McDonald......	Part. lot 1 ...	Groupe III, tp. 17, New-Westminster, C.-B.	....	0·97	60 00	
2 do	1893..	C. et S. Robertson	275 et 407	Tp. 12, New-Westminster, C.-B..	....	....	{ 1,853 50 278 10 }	terre. } Jugement de la c. frais. } de l'échiquier.
7 nov.	1893..	Cie de la Baie-d'Hudson...	62	Sainte-Agathe.....	Div. de Pembina..	2·60	1 00	
				Canal Lachine.				
18 août	1893..	F. X. Jarry, *et al*.........	Sur les lots ...	Côte St-Paul, égout couvert.....	{ Hochelaga et Jacques-Carti'r }	....	Aucun......	
1er janv.	1894..	C. Campbell......	933	Paroisse de Lachine do	Jacques-Cartier...	Pieds. 22,350	1,167 00	
2 mars	1894..	Pat. Farmer	3726 et 3904	Côte Saint-Paul, paroisse de Montreal, égout couvert.	Hochelaga........	....	75 00	Titre.
				Canal Cornwall.				
14 sept.	1893.	J. D. Rombough	½ E 27	1re c. tp., Cornwall.....	Stormont.........	Acres. 0 35	310 00	
7 do	1893.	R. Runnions.............	½ O 23	do do	do	0·05	140 00	
21 do	1893..	J. E. et C. Baker..........	38	do do	do	1·23	250 00	
— oct.	1893..	P. N. Tait.................	½ E 27	do do	do	0·47	150 00	
20 do	1893..	W. D. Brooks	26	do do	do	0·62	800 00	
16 do	1893..	S. Lowell	Domin. au lot,	etc., village de Milleroches... ..	do	....	10 00	Décharge.
18 nov.	1893.	T. Robertson	Pt. 27	1re c. Cornwall.	do	0·22	50 00	
24 do	1893 .	H. McConnell (succession).	½ E 27	do	do	1 ⅛	550 00	Certificat de jugement.
16 do	1893..	S. Rae	do	do	do	0·25	100 00	
3 janv.	1894..	M. E. Cutler	do	do	do	0·18	100 00	
6 déc.	1893..	T. Gallaher.	Parties 27	do	do	{ 0·37 0·37 }	1,275 00	
13 do	1893..	W. Hespeler..............	½ E 19	do	do	2·00	550 00	
2 janv.	1894..	G. S. Cutler.............	Parties 27	do	do	{ 0·90 0·61 0·75 0 037 }	660 00	
6 fév.	1894..	F. Young.......	Part. ½O, 38	do	do	0·82	133 00	
22 janv.	1894..	N. D. Cutler....... . .	½ E 27	do	do	0·07	25 00	
3 mars	1394..	G. S. Cutler.............	Part. 27	do	do	3·38	660 00	Autre partie du même lot.

ANNEXE N° 12.—PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.		Qui a vendu à Sa Majesté.	Propriétés achetées, etc. Lot.	District, etc.	Comté.	Etendue de terre.	Montant Payé.	Observations.
				Canal Cornwall—(Suite).			$ c.	
2 avril	1894..	C. A. Martin............	½ E 27	1re con. township, Cornwall.....	Stormont.........	....	60 00	Décharge.
19 do	1894..	Cie de minage et de creusage Gilbert (limitée).	Décharge.....	Abandon de parties section. de 5 et 8, et toutes les sections 6 et 7.	do	....	29,350 00	do
				Canal Soulanges.		Acres.		
30 août	1893..	Jos. Ranger	Part. 127	Paroisse St-Ignace, Coteau-du-Lac	Soulanges........	0·81	150 00	
25 do	1893..	Wm. et J. Lalonde, *ès qual.*	do	do do ..	do	0·81	750 00	
28 do	1893	J. B. et Wm. Lalonde, *ès qual.*	do	do do ..	do	0·81	150 00	
22 sept.	1893..	Ant. Legros	129	do do ..	do	0.47	1,200 00	
26 do	1893..	Odilon Leroux	420	Paroisse Saint-Joseph..........	do	5·82	2,250 00	
5 oct.	1893..	Geo. E. Clark...........	Part. de 69 à 86 inclusivem.	Paroisse St-Ignace, Coteau-du-Lac	do	{ 2·55 25·90 13·89 }	5,120 00	
21 do	1893 .	Isaïe Bissonnette........ .	417	Paroisse Saint-Joseph.	do	6·26	2,100 00	
20 do	1893..	F. X. Bériault et E. Thauvette, *ès qual.*	415 et 422	do	do	{ 5·98 4·27 }	3,000 00	
19 do	1393..	Am. Clément......... ...	{ 427, 428 429, 431 }	do	do	10·70	2,000 00	
14 do	1893..	J. B. Gamelin	48, 49	St-Michel de Vaudreuil (Cascades)	Vaudreuil........	{ 0·12 0·12 }	750 00	
23 do	1893..	F. X. Lafrance.	62, 63	do do ..	do	0·24	1,100 00	
13 nov.	1893..	Mme John McKie........	125	Paroisse Saint-Joseph.	Soulanges	5·66	1,500 00	Adèle Marcoux.
16 do	1893..	F. X. Valade.	309, 310	do	do	{ 2·05 4·12 }	1,900 00	
22 do	1893..	Mme L. Tessier dit Lavigne	353	do	do	7·87	2,200 00	Emilie Sauvé.
16 do	1893..	Néré Moreau.......	423, 425	do	do	{ 2·84 7·14 }	2,500 00	
7 déc.	1893..	Achile Leroux...........	412	do	do	6·02	2,000 00	

28 do	1893..	H. C. St Amour	94	Paroisse Saint-Ignace	do	5·48	1,200 00	
12 fév.	1894..	Mme Felix LeBon	38, 39, 72, 73	Saint-Michel, etc., (Cascades)	Vaudreuil	0·48	100 80	Marie-Louise Hall.
26 do	1894..	Moïse Leroux	438, 439, 441, 445, 451, 452	Paroisse Saint-Joseph	Soulanges	20·70	4,810 00	
28 avril	1894..	P. Veronneau dit Denis	136	do	do	5.63	3,100 00	
28 do	1894..	L. Ouimet et L. Marchand, *ès qual.*	138	do	do	5·96	2,500 00	
3 mai	1894 .	Jos. Rousseau	126	do	do	5·67	1,900 00	
19 avril	1894..	T. Leroux	137	do	do	5·58	3,300 00	
15 mai	1894..	Moïse Leroux	28 à 31, 42, 43, 68, 69	St-Mich.-de-Vaudreuil (Cascades)	Vaudreuil	1⅛	455 00	
9 juin	1894..	Edmond Watier	129	Saint-Joseph	Soulanges	5·67	2,500 00	
8 do	1894..	Frs. Leroux	133, 134, 135	do	do	5 68	3,100 00	
10 do	1894..	J. B. Gauthier	10, 13	do	do	7·49	2,600 00	
12 do	1894..	Ad. Chartrand	326	do	do	4·08	1,400 00	
7 do	1894..	Elie Leroux	142	do	do	4·52	1,750 00	
6 juillet	1894..	Paul Chartrand	342	do	do	3·90	2,000 00	
19 juin	1894..	Ans. Chartrand	346	do	do	5·02	2,500 00	
30 juillet	1894..	R. Healy	149	Saint-Ignace-du-Coteau-du-Lac	do	7·09	2,567 92	
11 août	1894..	Ad. Veronneau dit Denis	127	Saint-Joseph	do	5·70	2,250 00	
9 do	1894..	Od. Daoust	322	do	do	4·47	1,460 00	
1er do	1894..	P. A. Q. V. S. de Beaujeu	138, 139, 140	Commutation des redev. seigneur. St-Ignace.	do	9·33	*5 98	Arrérag., $ 5 00 *Capital.
26 juillet	1894..	A. C. Harwood	65 à 77, et 10 à 15, et 64.	do St-Michel(Cascades).	Vaudreuil		250 56	do 106 10 (Droits seigneuriaux.)
26 do	1894..	H. S. Harwood	4 à 9, 61 51 à 55, 49, 10 à 15	do do	do		251 19	do 106 38 (Droits seigneuriaux.)
26 do	1894..	R. Harwood	34, 21 à 29 10 à 15, 20 30	do do	do		250 38	do 105 66 (Droits seigneuriaux.)
30 do	1894..	A. et A. Delisle	31, 32, 56 à 60, 62, 63, 64 30, 10 à 15	do do	do		251 56	do 156 56 (Droits seigneuriaux.)
8 août	1894..	Veuve C. L. Harwood, *et al.*	10 à 20, 33 35 à 37	do do	do		147 72⅗	do 74 33 (Droits seigneuriaux.)
8 do	1894 .	L. F. Harwood	10 à 20, 33 35, 36, 37	do do	do		36 93⅓	(Droits seigneuriaux.)
18 do	1894..	Veuve A. C. Harwood	38 à 48, 50 10 à 15, 37 49	do do	do		251 30	do 106 08 (Droits seigneuriaux.)
19 do	1894..	Frs. Clément, *et al*	338	Saint-Joseph	Soulanges	4·50	1.998 33	
20 do	1894..	Frs. Clément et J. O. Leroux, *ès qual*	338	do	do	4·50	201 67	
28 do	1894..	O. Lalonde, *ès qual*	21	Saint-Michel-de-Vaudreuil	Vaudreuil	0·39	500 00	
2 oct.	1894..	F. Veronneau dit Denis	128, 131	Saint-Joseph	Soulanges	5·67 pds 5·50 pds	5,200 00	
24 août	1894..	D. Rochon	451	do	do	6,000	600 00	

ANNEXE N° 12.—PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.		Qui a vendu à Sa Majesté.	Propriétés achetées, etc. Lot.	Propriétés achetées, etc. District, etc.	Propriétés achetées, etc. Comté.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
				Canaux de Williamsburg.		Acres.	$ c.	
				Rapide Plat				
11 oct.	1893	A. McMartin	Part. ½E 33	1re c. tp. Williamsburg	Dundas		2,500 00	
11 do	1893	do	Lot.	Centennial Cottage, Morrisburg.	do	0·114	2,500 00	
15 nov.	1893	Geo. H. Monthorp	Bloc 100	Morrisburg (dommages)	do		80 00	Décharge.
8 do	1893	Geo. H. Merkley, *et al.*	do D	Morrisburg, titre	do	0·091	1,250 00	
12 déc.	1893	C. Casselman, *et al.*	E½ 34	1re c. Williamsburg	do	0·17	75 00	
22 nov.	1893	Geo. N. Hickey	Bloc A	Morrisburg	do	0·062	1,000 00	
13 janv.	1894	S. J. Casselman	33	1re c. Williamsburg	do	0·50	600 00	
31 do	1894	W. A. Denesha	Bloc E	Morrisburg	do		30 00	do
14 fév.	1894	M. A. Steen, *et al.*	do	do	do	0·134	1,000 00	Titre.
5 oct.	1894	H. J. Murphy	Compte de v..	Steamer "Alert"			7,000 00	Déclaration de droit de propriété.
				Canal Welland.				
12 août	1893	M. Smithers, *et al.*	O. part. S. part. 5	3e c. tp. Cayuga-nord, Dunn	ville, dommages		80 00	Décharge, autrefois Cath. Davis était propriétaire.
28 nov.	1893	T. R. Merritt	119	Thorold	Welland		100 00	Décharge.
31 mars	1894	Geo. Montague, *et al.*	9 et 10	Rue du Canal, Dunnville			246 00	do
5 avril	1894	Stella Lymburner	3 et 4	Rés. des sauvages, Canboro, Dunn	ville, dommages		23 93	do
7 juin	1894	W. et J. Upper	94, 95, 96	Thorold	Welland		290 00	do
30 do	1892	Exécut. de W. E. Parnell	12	6e c. Grantham	Lincoln	0·29	554 00	Titre.
17 juillet	1894	do	12	do	do	69·68	525 00	Décharge.
28 sept.	1894	John McDonagh	Dommages	Privé d'eau pour ses moulins			1 00	do
				Canal du Sault Sainte-Marie.				
20 fév.	1892	Ordre en conseil	Transféré à ce	département, île Sainte-Marie, pour le canal.				

			Canal de la Vallée de la Trent.				
14 déc. 1893...	J. S. Fowlds et Frères.....	4	8e c. Asphodel, Hastings.. ..	Northumberland..	2·00	2,000 00	Jugement.
28 mars 1894...	F. J. Young......	$\frac{1}{8}$ de 35	12e c. Smith.................. .	Peterborough.....	....	36 42	Décharge.
19 sept. 1894...	H. M. Fowlds, *et al.*	4	8e c. Asphodel, Hastings.........	Northumberland..	2·00	2,000 00	Titre.
			Barrage de la riv. Ottawa (Culbute)				
17 août 1894...	Veuve Clément Bertrand..	Pt. 7	Rang A, tp. Mansfield (dom'ges)	....	0·50	25 00	Décharge.
6 juin 1894...	Corporation, tp. Litchfield	Pont et chemin	Lot 3, 2e rang, Litchfield do	....	....	1,000 00	do
			Canal Rideau.				
19 fév. 1894...	Jos. Deane......	Autorisation	du ministre de prendre possession d'une étable à Kingston-Mills.	....	....	.. ..	
12 sept. 1893...	La Reine *vs* John Mahon..	Lot H	Con. C., front du Rideau, Nepean (Avis de quitter).	. ...	....	....	
12 do 1893...	do Peter Champagne	do	Con. C., front du Rideau, Nepean (Avis de quitter).	....	....	....	
20 juin 1894...	do do ..	do	Con. C., front du Rideau, Nepean (Droit de possession).	....	....	....	
20 do 1894...	do John Mahon....	do	Con. C., front du Rideau, Nepean (Droit de possession).	....	....	....	
255 6 oct. 1894...	Mme McGillivray........	Bâtiments ...	Gare de Lower Brewers Mills (dommages).	....	....	114 00	Décharge.
26 sept. 1894...	Mme Deane.........	Etable........	Ecluses de Kingston-Mills (domm.)	....	....	337 00	do
	Vendue par Sa Majesté à la		*Chemin de fer Intercolonial.*				
7 déc. 1893...	Grande division des Fils de la Tempérance de la province de la N.-E.	Partie du terrain de la gare de Shubénacadie, empiétement par elle.		....	....	1 00	Subvention spéciale de la couronne.

OTTAWA, 31 décembre 1894.

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE No

CONTRATS au sujet de subventions en aide à la construction de

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lignes de chemins de fer à construire.	Actes du Canada accordant la subvention.	Montant de la subvention, Par mille.	Montant de la subvention, En tout pas plus de
1893.				$	$
31 août ..	Cie de ch. de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.	De Mattawa au Long-Sault.........	55-56 V. c. 5.	3,200	112,000
1894. 3 janv. ..	Cie de ch. de f. Bouctouche et Moncton.	De Moncton à Bouctouche	55-56 V. c. 5.	3,200	35,380
26 do ..	Cie de houille du Canada.	De Bridgeport à Louisburg.	55-56 V. c. 5.	3,200	89,600
1893. 24 oct. ..	Chemin de fer Canadien du Pacifique.	De Revelstoke au lac Laflèche.......	55-56 V. c. 5.	3,200	80,000
Pas signé.	Cie de chemin de fer Grand-Oriental.	De la stat. St-Grégoire au c. de f. G.-T., vers la jonction des Chaudières, station du ch. de fer Intercol.	56 V. c. 2...	3,200	64,000
1894. 12 janv. ..	Cie de ch. du Sud de la Nouvelle-Ecosse (limitée).	De Sand-Point, havre Shelburne, vers New-Germany.	55-56 V. c. 5.	3,200	240,000
1893. 11 déc. ..	Cie de ch. de fer Kingston, Napanee et de l'Ouest.	De la ligne principale au lac Sydenham	55-56 V. c. 5.	3,200	64,000
1894. 13 fév. ..	Cie de houille Boston et Nouvelle-Ecosse (limitée).	D'Orangedale (sur le ch. de fer du Cap-Breton) à Broadcove.	55-56 V. c. 5.	3,200	80,000
26 do ..	Cie de ch. de fer Gr.-Tronc du Canada.	De la stat. de Parkhead à Owen-Sound	56 V. c. 2...	3,200	48,000
27 do ..	Cie de ch. de fer Lotbinière et Mégantique.	De Saint-Jean-Deschaillons, vers Glen Lloyd, à la station Lister, sur le ch. de fer G.-T.	55-56 V. c. 5.	3,200	48,000
16 juin ..	Cie de chemin de fer Grand-Nord.	A un point sud de Montcalm au chemin de fer can. du Pac., entre Joliette et Saint-Félix de Valois.	56 V. c. 2...	3,200	48,000
1er do ..	Colonisation du Lac-Témiscamingue.	Pont à ferme (sur la rivière Ottawa) à Mattawa.	55-56 V. c. 5.	....	15,000
16 do ..	Cie de ch. de fer Cobourg, Northumberland et Pacifiq.	De Cobourg au chemin de fer Ontario et Québec.	55-56 V. c. 5.	3,200 }	96,000 } 60,800 }
16 do ..	Cie de chemin de fer Grand-Nord.	De New-Glasgow au sud de Montcalm.	56 V. c. 2...	....	25,600
23 oct. ..	Cie de chemin de fer Nakusp et Slocan.	De Nakusp aux Fourches du Creek Carpenter.	57-58 V, c. 4.	3,200	121,600
12 sept. ..	Cie de ch. de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.	De Mattawa au lac Kippewa........	57-58 V. c. 4.	3,200 15 p.c. bal. de '87 1,750	160,000 } 15,000 } 12,440 } 87,500 } 274,940
do 20..	Cie de ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.	De la Baie Barry vers la jonction nord du ch. de fer du Pacifique.	55-56 V. c. 5.	6,400 3,200	} 264,000
Pas signé.	Cie de c. de f. Oshawa	De Port Oshawa à la rue Mill et à l'hôtel-de-ville, et à la st. du c. de f. G.-T.	56 V. c. 2...	3,200	22,400
21 sept. ..	Cie de prolong. de ch. de f. C.-Breton (lim.)	De Port-Hawkesbury au village Saint-Pierre, N.-E.	57-58 V. c. 4.	3,200	96,000
23 oct. ..	Cie de ch. de fer des Comtés-Unis.	De Saint-Hyacinthe à Sorel	57-58 V. c. 4.	3,200	102,400
16 nov. ...	Cie de houille Boston et Nouvelle-Ecosse (lim.)	D'Orangedale (sur le ch. de fer du C.-B.) à Broadcove.	57-58 V. c. 4.	3,200	113,600
10 do ..	Cie de chemin de fer Canada-Est.	De Chatham à Black Brook et l'embranchement Nelson.	57-58 V. c. 4.	3,200	32,000

OTTAWA, 31 décembre 1894.

13.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1893.

Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe, pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins.	Largeur de déboisement de chaque côté.	Largeur de tranchée.	Remblais.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
nombre.	pieds.	pieds.	pieds.	pieds	pds	liv.		
35	78	477	50	20	16	56	1er août 1895..	(Remp. par le num. 11821).
32	60	955	50	20	15	56	31 déc. 1894...	
28	50', et 70' près Louisburg.	1,433	50	20	15	56	1er août 1896..	
25	132	295	50	terre 18 roc 16	12	56	do do ..	
20	33	2,865	50	20	15	56	1er nov. 1896..	
75	80	955 et 716 à Jordan-River.	50	20	15	56	1er août 1896..	
$1\frac{375}{1000}$	48	1,433	50	20	15	56	1er mai 1894..	
25	80	955	50	20	15	56	1er août 1896..	Remp. par le num. 11886.
$13\frac{18}{100}$	80	955	50	20	15	56	1er nov. 1894..	
15	53	2,865	50	20	15	56	1er déc. 1894..	Annule le num. 11554.
15	53	1,433	50	20	15	56	1er août 1896..	Chev. aux gares 61 et 114.
....	....	....	....	....	....	.....	do do ..	
49	53	955	50	20	15	56	do do ..	
18	53	1,433	50	20	15	56	1er août 1895,.	do do
38	132	301	50	roc 16 terre 18	12	56	do do ..	
50	78	477	50	roc 16 terre 20	13	56	1er août 1898..	Annule le num. 11599.
55	69	955	50	20	15	56	do 1, '96..	Annule le num. 11342.
7	173	80	50	20	15	56	1er déc. 1895..	
30	80	818	50	20	15	56	1er oct. 1895..	
32	$42\frac{24}{100}$	675	50	20	15	56	31 do 1896..	
35½	80	955	50	20	15	56	1er août 1896..	Remp. par le num. 11659.
9	80 77	716 955	50	20	15	56	31 oct. 1896...	

10—17 H. A. FISSIAULT.

ANNEXE Nº 14.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA SAISON DE NAVIGATION, 1893.

REVENU.

Le revenu total, à l'exclusion du prix de location des chutes d'eau pendant deux ans, se décompose comme suit :—

Pour 1892	$358,711 04
" 1893	348,014 40

En comparant la statistique de 1892 avec celle de 1893, on verra que le revenu brut a augmenté de $10,696.64.

Voici quelles sont les augmentations et les diminutions :—

	Augment.	Diminut.
Sur le canal Welland		$ 3,037 15
" les canaux du Saint-Laurent		1,920 92
" le canal Chambly	$ 1,678 30	
" le canal Rideau	630 03	
" les canaux de l'Ottawa		7,773 13
" le canal Saint-Pierre		491 78
" les canaux de la vallée de la Trent	167 46	
" le canal Murray	50 55	
Total	$ 2,526 34	$13,222 98
Diminution totale		10,696 64

Cependant, ces chiffres se trouvent quelque peu modifiés par les remboursements effectués en vertu des arrêtés du conseil dont il est fait mention plus bas.

En vertu d'un arrêté du conseil du 4 avril 1892, il a été remboursé pour $40,030.83 de péages sur grain exporté en cette même année par la voie des canaux Welland et du Saint-Laurent, ce qui fait une augmentation réelle de $29,334.19 pour la saison de 1893.

En vue de faire droit à la requête des commissionnaires et expéditeurs de Montréal, qui demandaient que la réduction fut continuée pour les péages sur certains produits agricoles, Son Excellence le gouverneur général a autorisé, le 13 février 1893, une réduction de péages comme suit :—

Pendant la saison de 1893, les péages sur les produits alimentaires suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin passant à l'est par le canal Welland seront de 10 centins par tonne, et passant à l'est par les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 centins par tonne, le paiement des dits péages de 10 centins par tonne pour le passage par le canal Welland donnant à ces produits libre passage par les canaux du Saint-Laurent.

Cette réduction de taux de péages étant applicable aux dits produits alimentaires, quelle que fût leur destination, un péage de 10 centins par tonne seulement fut perçu, et par suite il n'a pas été fait de remises sur ces articles en 1893.

Il est bon d'observer, toutefois, que la réduction des péages de 20 à 10 centins par tonne sur les articles en question, pour passage par le canal Welland, s'élève à $75,031.90.

QUANTITÉ DE GRAIN PASSÉE PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé passée par le canal Welland, et partie de ports situés à l'ouest de Port-Colborne, durant une période de douze années, se décompose comme suit :—

	Quantité expédiée à Montréal.	Quantité sur laquelle on a payé plein péage.	
		A des ports d'Ontario.	Quantité des ports des Etats-Unis à des ports des E.-U.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1882	180,694	....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19;075	213,766
1890	228,513	16,899	245,932
1891	*295,509	6,805	202,710
1892	*261,954	8,942	201,540
1893	*501,806	25,555	222,958

Les taux de péages sur le grain passant par le canal Welland, avant 1884, étaient de 20c. par tonne ; depuis cette époque, cependant, des réductions ont été faites d'année en année, par arrêtés du conseil, comme suit :—A la demande pressante d'expéditeurs et autres hommes d'affaires ayant des intérêts dans le commerce de grain, une réduction de la moitié du taux ordinaire de péage a été faite sur le grain descendant à Montréal par les canaux Welland et du Saint-Laurant ; en 1885 et les années suivantes, 1891 compris, les péages furent réduits à 2c. par tonne.

En 1892 les péages furent abaissés à 2c. la tonne sur le grain descendu par les canaux Welland et du Saint-Laurent et exporté, et dans ces cas seulement.

En 1893, par arrêté du conseil du 13 février, les péages furent réduits à 10c. la tonne sur le grain expédié à l'est par le canal Welland, quelle que fût sa destination.

Taux par les canaux du Saint-Laurent, seulement, 10c. la tonne.

Il est à remarquer que les marchandises ayant acquitté pleins péages sur le canal Welland peuvent passer par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal sans avoir d'autres droits à payer.

Pendant les dix dernières années la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, passée par les canaux Welland et du Saint-Laurent, et envoyée à Montréal, a été portée de 142,194 tonnes à 501,806 tonnes. La quantité passée par le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, a été portée de 104,537 à 222,958 tonnes.

* De la quantité de grain descendue à Montréal il a été transbordé à Ogdensburg, en 1891, 17,817 tonnes ; en 1892, 4,341 tonnes ; en 1893, 71,445 tonnes.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique canadien, durant une période de 12 années, se décompose comme suit :—

	Tonneaux.
En 1882	75,026
1883	98,672
1884	142,231
1885	160,821
1886	165,613
1887	191,760
1888	113,794
1889	94,943
1890	119,208
1891	184,410
1892	291,680
1893	147,610

La quantité des mêmes produits passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent et destinée à Montréal, pendant la même période, a été :—

	Tonneaux.
En 1882	230,055
1883	263,368
1884	174,496
1885	134,824
1886	272,133
1887	237,881
1888	166,191
1889	275,414
1890	242,571
1891	320,434
1892	302,899
1893	532,084

Les expéditions comparatives du grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée et voie navigable à travers l'Etat de New-York, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR LES VOIES CONCURRENTES.

La quantité de grain et pois passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal, se décompose ainsi :—

	Tonneaux.
En 1892	302,899
1893	532,084
Accusant une augmentation de	229,185

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par les voies ferrées le Grand-Tronc et le Pacifique canadien, figure au tableau suivant :—

	Tonneaux.
En 1892	291,680
1893	147,610
Soit une diminution de	144,070

La quantité de grain arrivée à un port de marée par les canaux de New-York se décompose comme suit :—

	Tonneaux.
En 1892	899,313
1893	

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les chemins de fer de New-York se décompose comme suit :—

	Tonneaux.
En 1892	4,515,041
1893	

Les augmentations et diminutions de 1893, comparées à celles de 1892, sur les différentes routes qui se font concurrence pour le commerce de transport aux ports océaniques, se décomposent comme suit :—

—	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Diminution.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Pour 100.	Pour 100.
Sur les canaux du Saintt-Laurent	229,185	....	75·66	....
do ch. de f. canadien du Pacifique et Grand-Tronc	....	144,070	....	49·39
do canaux de New-York	....	....	....	....
do chemins de fer de New-York	....	....	....	....

En regardant à l'annexe U, on constatera que la quantité du fret transporté de ports situés à l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, sur la rive sud du lac Ontario, a été portée de 175,455 tonnes en 1883, à 393,748 en 1893 ; et la quantité à des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a baissé de 184,502 tonnes en 1883, à 93,737 tonnes en 1893. La quantité descendue à Montréal accuse une augmentation allant de 205,394 tonnes en 1883, à 508,916 tonnes en 1893.

TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des vaisseaux canadiens et américains à destination de Kingston a été, pendant dix ans, comme suit :

Dans les navires canadiens il y a eu en

			Tonneaux.
1884, 111	cargaisons,	quantité d'ensemble	70,475
1885, 75	do	do	45,639
1886, 244	do	do	143,330
1887, 284	do	do	178,233
1888, 182	do	do	143,025
1889, 208	do	do	165,117
1890, 203	do	do	184,275
1891, 209	do	do	190,664
1892, 158	do	do	159,018
1893, 146	do	do	148,962

Dans les navires américains il y a eu en

			Tonneaux.
1884, 117	cargaisons,	quantité d'ensemble	75,787
1885, 79	do	do	55,982
1886, 97	do	do	62,222
1887, 19	do	do	12,477
1888, 60	do	do	43,667
1889, 114	do	do	108,358
1890, 35	do	do	35,560
1891, 77	do	do	90,153
1892, 89	do	do	109,812
1893, 257	do	do	328,269

Pas un navire n'a transporté de cargaisons intactes à Montréal en 1893 ; en 1892 deux y avaient transporté 924 tonneaux, et en 1891 trois avaient transporté des chargements de 1,441 tonneaux. Trente-quatre ont rompu charge en 1893, vingt-cinq en 1892 et quarante-quatre en 1891. Trois cent soixante-neuf navires ont déchargé toutes leurs cargaisons à Kingston en 1893. Deux cent vingt en 1892 et deux cent quatre-vingt-treize en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1893 et pendant les trois années précédentes est donnée ci-dessous.

Le nombre entier des vaisseaux chargés de grain qui ont allégé à ce port en 1893, a été de 91 contre 94 l'année précédente :

Voici la quantité de grain transbordée.

Grain.	1890.	1891.	1892.	1893.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	4,310	16,665	68,736	47,558
Maïs	773,687	482,802	576,289	759,000
Seigle	Nil	13,318	2,467	11,540
Avoine	44,294	257,000	102,529	35,353

Voici la quantité déchargée à ce port par des navires qui ne sont pas entrés dans le canal :

Grain.	1890.	1891.	1892.	1893.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	Nil	16,628	Nil	Nil
Maïs	Nil	Nil	Nil	Nil
Seigle	Nil	Nil	Nil	Nil
Avoine	Nil	Nil	Nil	Nil

CANAL WELLAND.

La masse totale du fret transporté sur le canal Welland pendant la saison de 1893, a été de 1,294,823 tonnes ; sur cette quantité, 25,393 tonnes étaient du fret local.

Fret à destination de l'est ou de l'ouest.

Il y a eu 1,013,240 tonnes de fret allant à l'est et 281,583 allant à l'ouest.

La quantité totale du fret transporté sur l'entier parcours du canal Welland pendant la saison de 1893, a été de 1,269,430 tonnes.

Sur cette quantité 273,929 tonnes étaient à destination de l'ouest et 995,501 à destination de l'est.

Sur le fret d'entier parcours à destination de l'est les navires canadiens ont transporté 247,161 tonnes, et ceux des Etats-Unis 748,340 tonnes ; sur le fret destiné à l'ouest les navires canadiens ont transporté 25,248 tonnes, et les navires des Etats-Unis 248,681.

Sur la quantité totale de fret d'entier parcours les navires canadiens ont transporté 272,409 tonnes et les navires des Etats-Unis 997,021 tonnes.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

Sur la quantité totale de fret transportée sur les canaux durant 1892, il y en a eu 885,850 tonnes qui étaient à destination de l'est, et 272,536 tonnes à destination de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 742,188 tonnes ; sur cette quantité 703,892 tonnes étaient à destination de l'est et 38,296 à celle de l'ouest.

Sur la quantité totale du fret local, 181,258 étaient à destination de l'est et 234,240 à celle de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret destinée à l'est et à l'ouest, passant sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Erié à Montréal, dans le cours de treize années, se décompose ainsi :

	A l'est, à Montréal. Tonnes.	A l'ouest, de Montréal. Tonnes.
1881	169,213	37,190
1882	108,835	24,488
1883	205,394	27,488
1884	168,715	9,425
1885	132,968	16,115
1886	244,514	16,801
1887	213,834	14,075
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370
1890	231,746	31,951
1891	309,593	14,060
1892	263,144	9,452
1893	508,016	16,545

FRET DES PORTS DES ÉTATS-UNIS AUX PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret à destination de l'est et de l'ouest, sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, pendant une période de treize années, se décompose comme suit :

	A l'est. Tonnes.	A l'ouest. Tonnes.	Total. Tonnes.
1881	96,266	97,907	194,173
1882	110,286	172,520	282,806
1883	174,912	257,699	432,611
1884	163,998	243,081	407,079
1885	168,212	216,297	384,509
1886	224,916	239,562	464,478
1887	189,427	151,074	340,501
1888	221,062	213,689	434,751
1889	297,353	266,231	563,584
1890	318,259	215,698	533,957
1891	306,257	247,543	553,800
1892	300,733	240,332	541,065
1893	384,559	247,108	631,667

La quantité totale du fret transporté sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une augmentation de 90,602 tonnes comparée à l'année précédente, et une augmentation de 437,494 tonnes comparée avec 1881.

Le relevé suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre des ports des Etats-Unis depuis 1867 jusqu'à 1893 inclusivement.

Exercice.	Nombre total de navires.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée entre des ports des Etats-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	458,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
Saison de navigation.			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	878,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,885	1,016,165	533,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667

La quantité totale de fret transporté sur les différentes divisions des canaux, pendant la saison de 1892, se décompose comme suit :

—	Bétail.	Produits forestiers.	Manufactures.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Welland	30	184,692	21,808	281,621	806,672	1,294,823
Saint-Laurent	811	113,345	65,714	344,015	634,501	1,158,386
Chambly	294	189,014	7,607	105,741	10,214	312,870
Ottawa	984	563,193	311	9,794	7,239	581,521
Rideau	29	77,725	4,494	17,134	2,027	101,409
Saint-Pierre	.....	4,831	.....	33,603	9,172	47,606
Murray	22	5,896	2,567	5,389	2,466	16,340
Vallée de la Trent	9	30,248	41	846	75	31,219

La quantité totale de fret transporté sur le canal Welland a été de 1,294,823 tonnes, dont 806,672 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale de fret transporté a été de 1,158,386 tonnes, dont 634,501 tonnes se composaient de produits de l'agriculture et 344,015 étaient des marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité de fret transporté a été de 581,521 tonnes, sur laquelle quantité 563,193 tonnes étaient des produits forestiers.

DE NORVÈGE À CHICAGO.

Dans le cours du mois de mai, le steamer *Xania*, de Bergen, Norvège, a remonté les canaux du Saint-Laurent et Welland avec une cargaison de 464 tonnes de poisson de Norvège pour Chicago, et il est revenu le 31 mai avec un chargement de 237 tonneaux de farine et 450 tonneaux de blé.

Comparaison statistique de différentes routes des Etats-Unis.

Les comparaisons statistiques données au sujet des quantités des principaux articles transportés par le canal Welland et de ceux transportés en concurrence par les routes des Etats-Unis ont été continuées jusqu'à ce jour.

En consultant le relevé H, qui fait connaître la quantité de denrées alimentaires transportées aux ports maritimes, on verra que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 1,288,036 en 1893, contre 937,999 en 1892, et 1,092,355 en 1891.

Les quantités de denrées alimentaires transportées par les chemins de fer New-York Central, Erié et New-York, et West-Shore et Buffalo, ont été :—

	Tonneaux.		Tonneaux.
En 1893	....	En 1886	*3,802,262
1892	5,913,013	1885	4,105,594
1891	3,565,381	1884	3,639,805
1890*	4,336,199	1883	4,422,461
1889	3,654,984	1882	3,888,557
1888	3,197,634	1880	4,732,385
1887	3,847,766	1869	1,087,809

* Farine et grain seulement.

Les chiffres suivants expriment les quantités de denrées alimentaires transportées à la mer par les canaux et chemins de fer de l'Etat de New-York, dans le cours de vingt-deux ans :—

——	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Proportion par les canaux.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1869	1,302,613	1,087,809	2,390,342	·545
1870	1,295,010	1,766,457	3,061,467	·423
1871	1,850,198	2,205,589	4,055,787	·456
1872	1,674,320	1,870,614	3,544,934	·472
1873	1,745,171	2,036,992	3,782,163	·461
1874	1,767,598	2,791,517	4,559,115	·387
1875	1,305,550	2,343,241	3,648,791	·357
1876	1,064,293	2,875,803	3,940,096	·270
1877	1,498,984	2,493,683	3,992,667	·375
1878	1,912,734	3,695,764	5,608,498	·341
1879	1,833,399	4,353,617	6,187,016	·296
1880	2,371,090	4,732,385	7,103,475	·333
1881	1,116,561	4,983,722	6,100,283	·183
1882	1,118,776	3,885,557	5,004,333	·223
1883	1,379,000	4,422,461	5,801,461	·237
1884	1,236,986	3,639,805	4,876,791	·253
1885	1,063,310	4,105,594	5,168,904	·205
1886	1,489,886	3,802,262	5,292,148	·281
1887	1,539,403	3,847,766	5,387,169	·285
1888	1,166,958	3,197,734	4,364,692	·267
1889	1,296,896	3,654,984	4,951,880	·262
1890	1,167,901	4,336,199	5,504,100	·212
1891	1,092,355	3,565,381	4,657,736	·234
1892	937,999	5,913,013	6,851,012	·137
1893	1,288,046	....	....	....

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX *via* L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'Etat de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'Etat, je constate que du tonnage total de fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'Etat ont transporté :—

	Pour cent.		Pour cent.
En 1859	68·9	En 1881	18·5
1869	47·0	1882	19·0
1870	38·9	1883	18·7
1871	38·9	1884	19·0
1872	40·1	1885	17·1
1873	34·9	1886	16·9
1874	31·7	1887	16·3
1875	28·4	1888	18·8
1876	24·6	1889	15·1
1877	28·3	1890	13·9
1878	27·1	1891	13·4
1879	23·7	1892	9·8
1880	25·1	1893	....

La quantité de fret transportée par les canaux et les chemins de fer était, en 1892, de 5,094,390 tonneaux plus considérable que la quantité transportée en 1891, et accusait une augmentation de 31,165,395 tonneaux sur 1869.

Voici quelles ont été les quantités qui ont été transportées:—

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
En 1859	5,485,076	·6890
1869	12,453,174	·4705
1870	15,148,274	·3895
1871	15,844,152	·3896
1872	16,631,609	·4012
1873	18,200,208	·3497
1874	18,283,547	·3174
1875	17,101,758	·2841
1876	16,948,627	·2462
1877	17,489,770	·2833
1878	19,017,301	·2719
1879	22,590,766	·2373
1880	25,706,586	·2512
1881	27,857,394	·1859
1882	28,693,054	·1905
1883	30,167,119	·1877
1884	26,293,844	·1905
1885	27,543,948	·1718
1886	31,168,744	·1698
1887	34,029,791	·1632
1888	26,244,610	·1883
1889	35,466,042	·1514
1890	37,624,199	·1394
1891	38,524,179	·1343
1892	43,618,569	·0982
1893	......	....

Prix moyen du fret du grain de Chicago à Buffalo :—

Année.	Blé.	Année	Blé
1878	3·1	1887	4·1
1879	4·7	1888	2·7
1880	5·7	1889	2·5
1881	3·2	1890	1·9
1882	2·5	1891	2·5
1883	3·5	1892	2·2
1884	2·1	1893	1·6
1885	2·0		——
1886	3·6	Moy. pour seize années...	3·0

Prix de la manutention sur vaisseau, de $3.50 à $4.00 par 1,000 boisseaux.

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Le trafic par le canal du Sault Sainte-Marie, en 1892 et 1893, a été comme suit :

—		Quantité.		Augmentation.		Diminution.		Évaluation totale.		
		1892.	1893.	Quantité.	Pour cent.	Quantité.	Pour cent.	Prix pour chaque.	1892.	1893.
								$ c.	$ c.	$ c.
Navires	nombre.	12,580	12,008	....	.....	572	5	....	....	....
Eclusages	"	5,867	5,553	....	.....	314	6	....	....	....
Tonnage, inscrit	tonnes nettes.	10,647,203	8,949,754	....	.....	797,449	7	....	....	....
" fret	"	11,214,333	10,796,572	....	.....	417,761	4	....	....	....
Passagers	nombre.	25,896	18,869	....	...	7,027	27	....	....	....
Houille (anthracite et bitumineuse)	tonnes nettes.	2,904,266	3,008,120	103,854	4	....	.....	3 50	10,164,931 00	10,528,420 00
Farine	barils.	5,418,135	7,420,674	2,002,539	37	....	.....	4 00	21,672,540 00	29,682,696 00
Blé	boisseaux.	40,994,780	43,481,652	2,486,872	6	....	.....	75	30.746,085 00	32,611,239 00
Grain (autre que le blé)	"	1,666,690	2,405,344	738,654	44	....	.....	56	933,346 40	1,346,992 64
Fer ouvré	tonnes nettes.	59,772	57,046	....	.....	2,726	5	50 00	2,988,600 00	2,852,300 00
do en gueuse	"	41,748	32,406	....	.....	9,342	22	17 00	709,716 00	550,902 00
Sel	barils.	275,470	228,730	....	.....	47,010	17	1 00	275,740 00	228,730 00
Cuivre	tonnes nettes.	64,993	87,530	22,537	35	....	.....	200 00	12,998,600 00	17,506,000 00
Minerai de fer	"	4,901,132	4,014,556	....	.....	886,576	18	3 50	17,153.962 00	14,050,946 00
Bois	M. pds, M.P.	512,844	588,545	75,701	15	....	.....	18 00	9,231,192 00	10,593,810 00
Minerai d'argent et argent en lingots	tonnes nettes.	1,930	2,470	540	28	....	.....	153 79	296,814 70	379,861 30
Pierre de construction	"	39,698	19,426	....	.....	20,272	51	10 00	396,980 00	194,260 00
Fret non classé	"	459,146	415,180	....	.....	43,966	10	60 00	27,548,760 00	24,910,800 00
Totaux	$	....	....	....	.....	....	.....	....	135,117,267 10	145,436,956 94

"Ci-suit l'évaluation totale des produits et marchandises transportés par le canal :—

"En 1885	$ 53,413,472
1886	69,080,071
1887	79,031,757
1888	82,156,019
1889	83,732,527
1890	102,214,948
1891	128,178,208
1892	135,117,267
1893	145,436,956

"NOTE.—Le prix par unité est basé sur les valeurs dont on s'est servi en 1885, à l'exception de la farine, du blé et du grain, articles pour lesquels on a adopté une nouvelle évaluation en 1892. Valeur moyenne par tonneau, $13.47.

"Nombre total de steamers qui ont passé par le canal en 1893, 8,379 ; voiliers, 2,955 ; tous autres, 674. Total, 12,008.

"Le canal a été ouvert à la navigation 219 jours en 1893, et 233 jours en 1892.

"B. H. TEAKLES,

"*Compilateur de la statistique des canaux.*"

QUANTITÉ et valeur des exportations de Chicago, par les lacs, en 1892.

—	Navires américains.		Navires canadiens.		Totaux.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$ c.		$ c.		$ c.
Blé.... ....boiss.	1,349,769	863,065 95	139,274	102,049 24	1,489,043	965,115 19
Maïs. ... . "	7,362,379	3,209,345 69	531,970	226,111 00	7,894,349	3,435,456 69
Avoine...... ..... "	488,609	155,779 85	....	....	488,609	155,779 85
Seigle. .... "	58,941	34,014 00	....	... .	58,941	34,014 00
Farine..............brls.	....	....	2,300	7,100 00	2,300	7,100 00
Farine de maïs...... "	....	....	525	1,050 00	525	1,050 00
Lard .... "	. ...	....	770	12,675 00	770	12,675 00
Saindoux ....tierçons.	....	....	1,150	32,000 00	1,150	32,000 00
Peaux..............nomb.	....	....	4,805	8,787 40	4,805	8,787 40
Tourteaux oléagineux.sacs.	....	....	300	250 00	300	250 00
Balais de maïs.....ballots.	....	....	44	595 57	44	595 57
Zinc ....plaques.	....	....	692	1,259 00	692	1,259 00
Marchandises........colis.	....	....	59	2,146 60	59	2,146 60
	....	4,262,205 49	... .	394,023 81	....	4,656,229 30

EXPÉDITIONS de grain (en transit et pour l'exportation) de Chicago, par les lacs, en 1893.

Expédié à	Maïs.		Avoine.		Blé.	Seigle.	Totaux.
	Exportation.	En transit.	Exportation.	En transit.	Exportation.	Exportation.	
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Bergen, Norvège...........	. . ..	....	....	....	15,000	....	15,000
Collingwood, Ont	....	....	....	....	....	....	....
Kingston, Ont.	7,869,349	... .	458,019	....	1,474,043	58,941	9,860,352
Midland, Ont.............	....	246,125	....	189,873	....	....	435,998
Montréal, Qué......... ...	....	....	.....	....	....	.. ..	....
Point-Edward, Ont.........	. ...	857,887	....	453,346	....	....	1,311,233
Prescott, Ont.......	....	....	....	.... . .	....	....	. ....
Sarnia, Ont	25,000	579,667	....	825,930	....	....	1,430,597
Toronto, Ont.	....	....	....	....	....	....	....
Owen-Sound, Ont	....	....	30,590	.. ..	....	....	30,590
Totaux	7,894,349	1,683,679	488,609	1,469,149	1,489,043	58,941	13,083,770

PRIX DU TRANSPORT DU GRAIN PAR LE LAC ET LE CANAL ÉRIÉ, 1893.

Voici quels ont été les prix courants du transport du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Ogdensburg et Montréal, par vapeur ; aussi à New-York par le lac et le canal Érié, durant chaque semaine de la navigation en 1893 (du rapport de la Chambre de Commerce, Chicago.)

Semaine expirée.	À Buffalo.		À *Kingston et †Ogdensburg.		À Montréal. (Vapeur.)		Canal Érié, Buffalo à New-York.		Chicago à New-York, lac et canal, y compris les prix de Buffalo.	
	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boisseau.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boisseau.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
22 avril..	1¼	1	......	3¾	......	6	....	....	7¼	6¾
29 do ..	1¼	1	......	3	......	5½	....	....	7¼	6¾
6 mai...	1¼	1	......	2⅞	......	5⅜	5	4⅝	7¼	6¾
13 do ..	1¼	1	......	3	......	5½	4½ to 5	4⅛ to 4⅝	7¼	6¾
20 do ..	1¼	1	......	3	......	5½	4½ 4¾	4⅛ 4⅜	7¼	6¾
27 do ..	1½	1¼	......	3	......	5½	5	4⅝	7½	7
3 juin..	1½	1¼	......	3¾	......	6¼	5	4⅝	7½	7
10 do ..	1½	1¼	......	4	......	6¼	5 5¼	4⅝ 4¾	7½	7
17 do ..	1½	1¼	......	4	......	6¼	5 5¼	4½ 4¾	7½	7
24 do ..	1¾	1½	......	3¾	......	6¼	4¼ 5	3¾ 4½	7¾	7¼
1er juill..	1½	1¼	......	3½	......	6	4 4⅜	3⅝ 4	7½	7
8 do ..	1½	1¼	......	2¾	......	5	4⅜ 4¾	4 4⅜	7½	7
15 do ..	1¼	1	......	3	......	5¼	4½ 4¾	4⅛ 4⅜	7¼	6¾
22 do ..	1¼	1	......	2¾	......	5¼	4½ 5	4⅛ 4⅝	7¼	6¾
29 do ..	1¾	1½	......	3¼	......	5½	4⅞ 5	4½ 4⅝	7¾	7¼
5 août..	1½	1⅜	......	3	......	5½	5	4½	7½	7⅛
12 do ..	1¼	1⅛	3¼	3⅛	......	5¼	4⅞ 5⅛	3¾ 4⅜	7¼	6⅞
19 do ..	1¼	1⅛	......	2¾	......	4½	4¼ 4⅝	3⅝ 4	7¼	6⅞
26 do ..	1¼	1	......	2½	......	4¾	4 4⅜	3⅝ 4	7¼	6¾
2 sept ..	1¼	1	......	3½	......	5½	4 4⅜	3⅜ 3½	7¼	6¾
9 do ..	1½	1¼	......	3½	......	5¼	3¾ 3⅞	3¼ 3⅜	7½	7
16 do ..	1¾	1½	......	3½	......	5	3⅝ 3¾	3⅝ 4⅛	7¾	7¼
23 do ..	1¾	1½	......	3½	......	5	4 4½	3⅝ 4⅛	7¾	7¼
30 do ..	1¾	1½	......	3½	......	5¾	4 4½	3⅝	7¾	7¼
7 oct...	2	1¾	......	3⅝	......	5¾	4	3⅝	8	7½
14 do ..	2	1¾	......	3⅝	......	......	4¼ 5	3⅞ 4⅝	8	7½
21 do ..	2	1¾	......	3⅝	......	......	5	4⅝	8	7½
28 do ..	2	1¾	......	4	......	......	5 5½	4⅝ 5	8	7½
4 nov...	1¾	1½	......	4⅛	......	......	5	4⅝	7¾	7¼
11 do ..	1½	1¼	......	4¾	......	......	4¾ 5	4½ 4⅝	7½	7
18 do ..	2½	2¼	......	4¾	......	......	4¾	4½	8½	8
25 do ..	2¾	2½	......	4⅞	......	......	4¾	4½	8¾	8¼
2 déc...	2¾	2½	......	......	......	......	....	....	....	....
9 do ..	2¾	2½	......	......	......	......	....	....	....	....

* Exempt de droits de péages (péages 10 centins par tonne).
† Prix d'Ogdensburg ¼ de centin en amont de Kingston.

Prix du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, tels que donnés par Williom Thurstone, secrétaire de la Bourse des marchands de Buffalo.

ÉTAT indiquant les dates des changements des prix ordinaires du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, en 1893.

1893.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.	1893.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.
	c.	c.		c.	c.
7 avril	2¾	…	1er août	1⅛ à 1¼	1
14 do	2½	2	4 do	1¼	1
18 do	1¾	…	25 do	1¼ à 1½	1 à 1¼
19 do	1¾ à 1½	1¼	26 do	1½	1¼
21 do	1½	1¼	28 do	1⅜ à 1½	1¼
22 do	1¼	1⅛	29 do	1½	1¼
24 do	1¼	1	4 sept	1½	1⅜
28 do	1⅛	1	9 do	1½	1½
11 mai	1 à 1⅛	1	11 do	1½	1⅜
17 do	1¼	1⅛	19 do	1⅝	1½
19 do	1½	1¼	25 do	2	1¾
24 do	1⅝	1⅜	27 do	2¼	2
3 juin	2	1¾	29 do	2½	2¼
6 do	2¼	2	30 do	2½ à 2¼	2 à 2¼
19 do	2	1¾	2 oct.	2½	2¼
22 do	1¾	1½	3 do	2¼	2
24 do	1⅜ à 1½	1⅜	10 do	2	1¾
26 do	1½	1⅜	19 do	2¼	2
27 do	1¾	1¼	26 do	2	1¾
28 do	1¼	1	2 nov.	1⅞	1⅝
29 do	1⅛ à 1¼	1⅛	4 do	1¾	1½
30 do	1	1	7 do	1⅝ à 1¾	1⅜ à 1½
14 juillet	1 à 1¼	1 à 1¼	9 do	1½	1¼
17 do	1¼	1⅛	11 do	1½ à 1⅝	1¼ à 1⅜
18 do	1½ à 1⅝	1¼ à 1⅜	14 do	1⅝ à 1¾	1½
20 do	1¾	1½	15 do	2	1¾
22 do	…	1⅜ à 1½	22 do	2¼	1¾
24 do	1⅝	1⅜	23 do	2¼	2
25 do	1½	1¼	24 do	…	2¼ à 2½
26 do	1⅜	1⅛	27 do	2¾	2½
27 do	1	1	28 do	…	2½
28 do	1⅛	1			
29 do	1¼	1⅛			
31 do	1⅜	1⅛			

NOTE.—Les prix de Milwaukee sont à peu près les mêmes que ceux de Chicago. Règle générale, le pris de l'avoine était à un quart pour cent de moins que le maïs.

PRIX MOYENS DU FRET PAR LES LACS.

L'état qui suit donne les prix moyens du transport du blé et du maïs par les lacs entre Chicago et Buffalo, durant chaque mois des onze dernières années, le prix le plus élevé et le plus bas du transport du blé, chaque année, et le prix moyen du transport du blé, chaque année, en cents, par boisseau :—

Grain.	Mai.	Juin.	Juill.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1883 { Blé	3·0	2·5	2·5	3·8	4·6	3·8	4·0
1883 { Maïs	2·7	2·2	2·2	3·5	4·3	3·5	3·7
Prix le plus élevé, blé, 1883, 5¼c. ; le plus bas, 2·2c. ; prix moyen pour la saison, 3½c.							
1884 { Blé	2·2	2·2	2·0	1·9	2·1	2·0	2·3
1884 { Maïs	2·0	2·0	1·7	1·6	1·9	1·6	2·1
Prix le plus élevé, blé, 1884, 3c. ; le plus bas, 1·6c. ; prix moyen pour la saison, 2·1c.							
1885 { Blé	1.2	1·3	1·3	1·8	1·6	3·1	3·2
1885 { Maïs	1·8	1·2	1·1	1·5	1·4	2·2	2·8
Prix le plus élevé, blé, 1885, 3¾c. ; le plus bas, 1·1c. ; prix moyen pour la saison, 2c.							
1886 { Blé	3·1	2·7	2·7	3·2	4·5	4·8	4·3
1886 { Maïs	2·8	2·5	2·5	2·9	4·2	4·6	4·0
Prix le plus élevé, blé, 1886, 5⅝c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 3·6c.							
1887 { Blé	3·4	5·1	3·8	3·5	4·1	4·7	3·9
1887 { Maïs	3·1	4·7	3·5	3·3	3·8	4·4	3·6
Prix le plus élevé, blé, 1887, 6c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 4·1c.							
1888 { Blé	2·1	1·9	2·2	3·2	3·5	2·4	2·5
1888 { Maïs	1·8	1·7	1·9	2·9	3·2	2·1	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4c. ; le plus bas, 1·7c. ; prix moyen pour la saison, 2·7c.							
1889 { Blé	2·2	2·0	2·1	2·7	3·0	3·0	2·5
1889 { Maïs	2·0	1·8	1·9	2·4	2·7	2·7	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1889, 3·6c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 2·5c.							
1890 { Blé	1·8	2·0	2·3	1·5	2·0	1·8	2·0
1890 { Maïs	1·6	2·0	2·0	1·3	1·8	1·6	1·8
Prix le plus élevé, blé, 1890, 2½c. ; le plus bas, 1·5c. ; prix moyen pour la saison, 1·9c.							
1891 { Blé	1·4	1·2	2·1	2·7	3·3	2·2	4·1
1891 { Maïs	1·2	1·1	2·0	2·5	3·0	2·1	3·8
Prix le plus élevé, blé, 1891, 5¼c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2·4c.							
1892 { Blé	1·9	1·8	2·0	2·3	2·3	2·3	2·6
1892 { Maïs	1·7	1·6	1·8	2·1	2·1	2·1	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 3c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2·2.							
1893 { Blé	1·3	1·8	1·2	1·3	1·7	2·1	2·0
1893 { Maïs	1·2	1·6	1·1	1·2	1·5	1·9	1·8
Prix le plus élevé, blé, 1893, 2¾c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 1·6c.							

PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE DULUTH À BUFFALO.

L'état qui suit donne les dates des changements dans les prix ordinaires du transport du blé de Duluth à Buffalo en 1893, aux dates indiquées.

1893.	Blé, boiss. au	1893.	Blé, boisseau
	Cents.		Cents.
11 mars au 17 avril, arrivée des navires	3¾ à 3	23 au 29 juillet	1¼ à 1½
20 au 30 avril	2¾ à 2½	3 au 26 août	1½
6 au 12 mai	2¾	27 août au 16 sept.	1¾
13 au 20 do	3 à 2¾	17 au 23 sept.	2
21 au 27 do	2¾	24 au 30 do	2 à 2½
29 mai au 3 juin	2⅞ à 2¾	1er au 7 oct.	2¾ à 3
4 au 10 juin	2¾ à 3¼	8 au 14 do	3
11 au 17 do	3¼ à 3	15 au 21 do	2¾ à 3
18 au 24 do	3 à 2¾	22 au 28 do	2¾ à 2½
26 au 30 do	2¼ à 2	29 oct. au 4 nov.	2½
1er au 8 do	2 à 1½	5 au 11 nov.	2¾ à 2½
9 au 15 do	1¼	12 au 25 do	2½ à 2¾
16 au 22 do	1½ to 2	1er déc. sur trois cargaisons	3⅓

En 1885, le prix du transport du blé de Duluth à Buffalo a varié de $1\frac{1}{2}$ à 5 cents; en 1886, de $3\frac{1}{4}$ à 8 cents ; en 1887, de 5 à 8 cents ; en .1888, de 2 à 5 cents ; en 1889, de 2 à 5 cents ; en 1890, de 2 à 5 cents ; en 1891, de $1\frac{1}{4}$ à $9\frac{1}{2}$ cents ; en 1892, de $2\frac{1}{2}$ à 4 cents ; en 1893, de $1\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{2}$ cents.

Le blé a été expédié de Duluth à Kingston, en 1887, à raison de $6\frac{1}{4}$ à $7\frac{3}{4}$ cents par boisseau ; en 1888, de 4 à 5 cents ; en 1889,———— ; en 1890, de $5\frac{3}{4}$, $5\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{4}$ et 4c. ; en 1891, mois de juin, $3\frac{3}{4}$, $3\frac{1}{2}$, 3 et $2\frac{1}{2}$ cents ; mois de juin, 3 cents, et le 25 juillet, $2\frac{1}{2}$ cents ; en 1892, 5 cents, en avril, 5 et $5\frac{1}{2}$ en mai, 4 cents en juin, $4\frac{1}{2}$ cents en juillet, 3 cents en août, 6 et $6\frac{1}{4}$ cents en octobre ; et en 1893, variant de $5\frac{1}{2}$ à $4\frac{1}{4}$ cents en avril, de $4\frac{1}{2}$ à $4\frac{3}{4}$ cents en mai, de 4 à $3\frac{1}{2}$ cents en juin, de $2\frac{3}{4}$ à 3 cents en juillet, de $3\frac{1}{2}$ à $3\frac{3}{4}$ cents en septembre. Pas de chiffre donnés après cette date.

Le premier arrivage par les lacs à Duluth a eu lieu, en 1893, le 18 mai ; en 1892, le 21 avril ; en 1891, le 30 avril ; en 1890, le 23 avril ; en 1889, le 20 avril ; en 1888, le 12 mai ; en 1887, le 8 mai, et en 1886, le 4 mai.

L'état qui suit donne le prix moyen du transport du blé et du maïs entre Buffalo et New-York, durant chaque mois des dix années dernières, le prix le plus élevé du transport du blé, le prix le plus bas, et le prix moyen chaque année :—

Grain.		Mai.	Juin.	Juill.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
		Cents.	Cents	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1883	Blé	5·0	4·3	3·9	4·6	6·3	5·5	4·6
	Maïs	4·5	3·9	3·6	4·3	5·9	5·0	4·1
Prix le plus élevé, blé, 1883, 6·5c. ; le plus bas, 3·5c. ; prix moyen pour la saison, 4·9c.								
1884	Blé	3·8	3·4	3·6	4·2	4·7	5·0	4·7
	Maïs	3·4	3·1	3·2	3·8	4·2	4·4	4·2
Prix le plus élevé, blé, 1884, 5·5c. ; le plus bas, 3·2c. ; prix moyen pour la saison, 4·2c.								
1885	Blé	4·2	3·1	3·0	3·7	3·5	4·2	5·0
	Maïs	3·8	2·9	2·8	3·3	3·2	3·9	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1885, 6c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 3·8c.								
1886	Blé	5·7	3·8	4·0	5·4	6·0	5·5	4·8
	Maïs	5·1	3·4	3·6	4·8	5·5	5·0	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1886, 5.6c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 5c.								
1887	Blé	5·1	4·5	3·8	4·0	4·5	4·8	5·8
	Maïs	4·6	4·1	3·4	3·6	4·1	4·4	5·3
Prix le plus élevé, blé, 1887, 7c. ; le plus bas, 3·5c. ; prix moyen pour la saison, 4·6.								
1888	Blé	3·4	2·5	2·5	4·1	3·9	3·7	3·5
	Maïs	3·1	2·3	2·3	3·8	3·6	3·4	3·2
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4·5c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 3·4.								
1889	Blé	4·0	3·8	4·0	4·4	5·0	5·0	5·0
	Maïs	3·6	3·4	3·6	3·9	4·5	4·5	4·4
Prix le plus élevé, blé, 1889, 5c. ; le plus bas, 3·7c. ; prix moyen pour la saison, 4·8.								
1890	Blé	3·9	3·8	3·6	3·8	3·9	4·0	3·5
	Maïs	3·5	3·4	3·2	3·4	3·5	3·6	3·1
Prix le plus élevé, blé, 1890, 4·2c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 3·8.								
1891	Blé	2 8	2·9	2·8	3·8	4·2	4·6	4·0
	Maïs	2·5	2·6	2·5	3·5	3·8	4·2	3·6
Prix le plus élevé, blé, 1891, $4\frac{3}{4}$c. ; le plus bas, 2·5c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.								
1892	Blé	2·7	2·2	2·4	3·0	3·8	4·7	4·6
	Maïs	2·4	2·0	2·2	2·6	3·4	4·4	4·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 6c. ; le plus bas, $2\frac{1}{2}$c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.								
1893	Blé	4·8	4·8	4·6	4·6	4·0	4·7	4·8
	Maïs	4·4	4·4	4·3	4·2	3·6	4·3	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1893, 5·5c. ; le plus bas, 3·6c. ; prix moyen pour la saison, 4·6c.								

NOTE.—Passage du canal exempt de péages.

BAS PRIX DE TRANSPORT.

" Pendant la saison de navigation de 1893 les taux du fret ont touché les chiffres les plus bas, et ont même, dans quelques cas, atteint les plus bas connus.

" La saison s'est terminée avec la publication d'un tarif pour le transport en 6e par voies ferrées de Chicago à New-York, de 17½c. et 15c. par 100 livres, avec conditions correspondantes pour les postes intermédiaires. Ces prix ont même été rognées, dit-on, dans l'intérêt des expéditeurs importants. Les prix du blé et du maïs venant de Chicago à Buffalo par le lac sont tombés à 1c. par boisseau, et la moyenne pendant toute saison a été seulement de 1·6c. pour le blé et de 1·4c. pour le maïs, les chiffres les plus bas connus dans l'histoire du commerce. De Duluth à Buffalo, pendant le mois d'août et une partie de juillet, le blé a été transporté à raison de 1¼ et 1½ par boisseau ; la moyenne durant la saison entière n'a été que 2·34c."

TAUX DU FRET, PÉAGES, ET PRIX DE L'USAGE DES ÉLÉVATEURS ET DE L'EMMAGASINAGE, COMPARÉS.

L'état qui suit indique la quantité de grain et de graine de lin arrivée à Buffalo, le prix moyen du transport du blé par canaux, les péages sur le blé jusqu'à New-York, et les prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagasinage à Buffalo durant un certain nombre d'années :—

Année.	Grain reçu.	Prix moyen du transport du blé par canaux.	Péages sur le blé.	Usage des élévateurs y compris l'emmagasinage †.
	Boisseaux.	c.	c.	c.
1870	32,208,039	11·2	3·1	1¼
1871	61,319,313	12·6	3·1	1¼
1872	58,703,666	13·0	3·1	1¼
1873	65,498,955	11·4	3·1	1¼
1874	55,660,198	10·0	3·1	1¼
1875	52,833,451	7·9	2·0	1
1876	44,207,121	6·6	2·0	1
1877	61,822,292	7·4	1·0	1
1878	78,828,443	6·0	1·0	1
1879	75,089,768	6·8	1·0	1
1880	105,133,009	6·5	1·0	1
1881	56,389,827	4·7	1·0	⅞
1882	51,501,503	5·4	1·0	⅞
1883	65,722,080	4·9	Aucun.	⅞
1884	58,011,800	4·2	....	⅞
1885	52,671,090	3·8	....	⅞
1886	75,570,850	5·0	....	⅞
1887	87,073,570	4·6	....	⅞
1888 *	73,977,390	3·4	....	⅞
1889	92,290,550	4·8	....	⅞
1890	91,994,680	3·8	....	⅞
1891	135,315,510	3·5	....	⅞
1892	138,872,560	3·5	....	⅞
1893	140,796,410	4·6	....	⅞

NOTE.—Avant 1870 les péages étaient de 6·21 cents le boisseau, et les frais pour l'usage de l'élévateur 2 cents le boisseau.

* Y compris la graine de lin. † L'emmagasinage variait ; sa durée était de 5 à 10 jours.

MOYENNE DES PRIX DU FRET PAR BOISSEAU

Pour le transport du blé et du maïs de Chicago à New-York pendant une série d'années.

(*Extrait du rapport du conseil du commerce de Chicago.*)

	Maïs.			Blé.		
	Par lac et canal.	Par eau et voie ferrée	Par eau et voie ferrée	Par lac et canal.	Par eau et voie ferrée	Par eau et voie ferrée
1858	·127	....	·3619	·1550	....	·3861
1859	·1570	....	·3248	·1663	....	·3480
1860	*a* ·0833	....	·3248	*a* ·095	....	·3480
1861	*a* ·1062	....	·3881	*a* ·1210	....	·4158
1862	*a* ·0957	....	·4480	*a* ·1062	....	·4800
1863	*a* ·063	....	·4592	*a* ·072	....	·4920
1864	*a* ·09	....	·5600	*a* ·0952	....	·60
1865	*a* ·0864	....	·4188	*a* ·0894	....	·4488
1866	*a* ·1075	....	·4312	*a* ·1377	....	·4620
1867	*a* ·0511	....	·4176	*a* ·08	....	·4475
1868	*a* ·0604	....	·3532	*a* ·0802	....	·3784
1869	*a* ·0584	·2355	·3320	*a* ·0651	·2520	·3557
1870	*a* ·16	·2220	·28	*a* ·0677	·2250	·30
1871	*a* ·0754	·2372	·2968	*a* ·0687	·2542	·3180
1872	*a* ·1072	·2660	·3266	*a* ·1110	·2950	·3499
1873	*a* ·0816	·2298	·2893	*a* ·0917	·2461	·3102
1874	*a* ·0382	·1388	·2450	*a* ·0400	·1709	·2625
1875	*a* ·034	·1303	·2240	*a* ·0378	·1389	·2400
1876	*b* ·0875	·1079	·1574	*b* ·0982	·1136	·1686
1877	*b* ·0959	·1406	·1890	*b* ·1109	·1546	·2050
1878	*b* ·0883	·1053	·1652	*b* ·0996	·1209	·1770
1879	*b* ·1049	·1220	·1456	*b* ·1187	·1313	·1774
1880	*b* ·1341	·1443	·1748	*b* ·1313	·1580	·1980
1881	*b* ·0777	·0942	·1340	*b* ·0867	·1049	·1440
1882	*b* ·0672	·1028	·1350	*b* ·0723	·1091	·1447
1883	*b* ·0803	·11	·1512	*b* ·0901	·1163	·1620
1884	*b* ·0655	·085	·1232	*b* ·07	·10	·1320
1885	*b* ·063	·0801	·1232	*b* ·0654	·0902	·1320
1886	*b* ·0845	·1120	·14	*b* ·0910	·12	·1500
1887	*b* ·0850	·1120	·1470	*b* ·0950	·12	·1575
1888	*b* ·0671	·1026	·1354	*b* ·0705	·1114	·1450
1889	*b* ·0632	·0819	·126	*b* ·0692	·0897	·1500
1890	*b* ·0593	·0732	·1136	*b* ·0676	·0852	·1430
1891	*b* ·0632	·0753	·1400	*b* ·0695	·0857	·1500
1892	*b* ·0595	·0721	·1296	*b* ·0645	·0759	·1380
1893	*b* ·0718	·0797	·1365	*b* ·0766	·0848	·1463

a Buffalo seulement. *b* Y compris taxes et péages.

Moyenne annuelle des prix de transport direct du grain, de la farine et des comestibles (par 100 liv.), de Chicago à des ports européens, en chemin de fer jusqu'à la mer et de là par steamers, de 1880 à 1893.

(Préparé par le secrétaire de la Chambre de Commerce, Chicago.)

Expédié à	Articles.	1893.	1892.	1891.	1890.	1889.	1888.	1887.	1886.	1885.	1884.	1883.	1881.	1880.
		$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Liverpool	Grain	·3410	·3287	·4075	·3187	·3958	·3490	·3487	·3672	·2943	·4428	·3647	·3718	·4922
do	Farine en sac	·3513	·3625	·4187	·3625	·4162	·3371	·3491	·3420	·2887	·2982	·4030	·3499	·5423
do	Comestibles	·4547	·4575	·5531	·5109	·5746	·3747	·4073	·4415	·3508	·4674	·5183	·4670	·6871
Glasgow	Grain	·3585	·3550	·4425	·3550	·4075	·3605	·3705	·3910	·3228	·2641	....	·3932	....
do	Farine en sac	·3625	·3906	·4469	·4188	·4425	·3579	·3968	·3951	·3443	·2811	....	·4400	·5651
do	Comestibles	·4828	·4969	·5953	·5833	·6142	·4658	·4855	·5329	·4086	·4789	....	·5361	·6732
Londres	Grain	·3760	·3462	·4250	·3550	....	·3802	·3945	·4086	·2921	·2783	....	·3620	....
do	Farine en sac	·3794	·3681	·4328	·4047	·4510	·3776	·3784	·4021	·3171	·3825	....	·4276	....
do	Comestibles	·4828	·4688	·5953	·5813	·6196	·4570	·4781	·5471	·4046	·4891	....	·5550	....
Anvers	do	·4828	·5025	·5250	·4688	·6094	·4472	·4961	·5219	·4327	·5373	·6295	·5708	·7385
Hambourg	do	·5250	·5000	·5500	·5250	·6262	·5426	·5229	·5154	·3842	·5434	·6279	·5471	....
Amsterdam	do	·5000	·5500	·6000	·5000	·6500	·5426	·5525	·5562	·4383	·5434	·6683	....	....
Rotterdam	do	·5000	·5500	·6000	·5000	·6500	·5426	·5508	·5562	·4383	·4354	·6683	....	....
Copenhague	do	·5531	·6094	·6375	·5813	·6492	·5483	·5508	·5169	·4951	·5434	·7158	....	....
Stockholm	do	·6656	·7219	·6938	·6094	·7500	·6671	·5865	·5543	·5468	·5908	·8255	....	....
Stettin	do	·5531	·6094	·6375	·6813	·6492	·5483	·5508	·5833	·5210	·5422	·7420	....	....
Bordeaux	do	·6000	·6200	·7500	·6650	·7491	·5821	·6021	·5708	·5066	·5603	·6432	....	....

VALEURS totales des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis, pour être transbordés dans des ports des Etats-Unis, en destination de l'Amérique Britannique du Nord, et expédiés ainsi, durant chaque année de 1873 à 1893, inclusivement.

Année expirée le 30 juin.	Pays de provenance.					Pays de destination.				
	Amérique Britannique du Nord.					Amérique Britannique dn Nord.				
	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1873	495,289	12,894,164	5,240	...	13,394,693	5,282,290	21,320,174	181,720	...	26,784,184
1874	449,655	13,616,344	97,691	...	14,163,690	7,150,036	19,843,169	317,534	...	27,310,739
1875	443,570	17,342 933	256,074	...	18,042,577	8,999,596	20,283,639	517,060	...	29,800,295
1876	261,443	22,134,275	195,047	1,137	22,591,902	9,102,600	14,658,358	658,836	94	24,419,888
1877	160,658	12,092,619	218,418	...	12,471,695	2,879,422	15,551,238	544,018	2,475	18,977,153
1878	163,978	11,627,114	412,966	...	12,204,058	951,268	11,436,470	524,013	934	12,912,685
1879	194,129	11,606,832	280,079	55	12,081,095	889,539	11,520,877	476,824	2,347	12,889,587
1880	215,131	16,782,315	137,271	...	17,134,717	1,643,716	14,866,663	531,436	288	17,042,103
1881	171,383	16,758,108	72,555	...	17,002,046	1,778,836	20,857,827	719,268	333	23,356,264
1882	164,990	28,265,083	113,018	87	28,543,178	2,732,665	34,005,845	855,784	1,190	37,595,484
1883	561,791	29,204,031	36,973	25	29,802,820	2,455,557	35,878,389	971,307	7,335	39,312,568
1884	656,233	12,574,953	188,041	...	13,419,227	1,740,900	19,717,466	1,475,833	5,186	22,939,385
1885	933,806	12,280,483	308,691	633	13,523,613	1,635,442	16,448,942	1,615,293	781	19,700,458
1886	1,165,973	9,303,864	359,104	32,079	10,861,020	2,040,298	16,369,429	1,825,178	6,174	20,241,079
1887	1,684,730	9,606,175	213,816	...	11,504,721	1,621,748	19,930,296	635,841	70	22,187,955
1888	1,525,048	6,417,701	372,934	27,134	8,542,817	1,781,028	13,459,169	370,322	1,137	13,611,656
1889	2,596,233	8,355,178	294,859	89,853	11,336,123	2,484,787	18,993,957	665,527	2,704	22,146,975
1890	3,070,657	12,449,772	306,897	174,584	16,001,910	5,277,210	21,140,198	913,106	4,690	27,335,204
1891	3,859,079	15,310,945	422,806	187,640	19,780,470	5,605,614	21,695,992	547,144	34,273	27,883,023
1892	4,393,062	19,005,704	201,373	328,116	23,928,255	2,079,783	24,189,181	428,188	6,962	26,704,114
1893	1,009,597	16,404,425	89,565	381,986	17,885,573	2,052,357	20,232,400	409,055	26,289	22,720,111

VALEUR totale des articles de commerce reçus des principaux pays étrangers et autres pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis ou pour être transbordés immédiatement dans des ports des Etats-Unis en destination d'autres pays étrangers, et ainsi expédiés, pour chaque année de 1868 à 1893, inclusivement.

Année expirée le 30 juin.	Pays de provenance.						Pays de destination.						Valeur totale des articles reçus et expédiés.
	Grande-Bretagne et Irlande.	All'magne	Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	Grande-Bretagne et Irlande.	All'magne	Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1868....	10,664,576	132,074	4,864,209	14,967	4,263,621	1,576,157	2,025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,516,604
1869....	10,891,698	150,382	5,852,678	60,715	2,373,474	1,767,037	2,693,525	1,547,6 2	15,033,821	448,300	72,875	1,299,861	21,095,984
1870....	10,210,455	302,806	7,215,973	103,977	3,309,227	2,049,422	2,946,053	2,116,249	16,689,037	321,331	135,915	983,275	23,191,860
1871....	13,473,915	322,110	7,954,060	344,179	1,367,573	1,913,200	4,031,319	1,033,307	18,406,475	346,872	345,224	1,211,840	25,375,037
1872....	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,847,162	2,743,494	2,263,819	24,042,790	358,151	179,570	1,797,496	31,385,320
1873....	19,144,815	250,704	13,394,693	286,60.	5,737,904	1,284,462	5,144,175	5,622,325	26,784,184	235,113	319,771	1,993,617	40,099,185
1874....	18,832,900	211,907	14,163,690	151,920	4,563,869	926,390	5,391,201	3,866,642	27,310,739	665,214	520,493	1,096,387	38,850,676
1875 ...	18,657,276	325,648	18,042,577	115,527	1,759,308	1,785,947	7,229,912	1,495,285	29,860,295	1,155,004	248,358	757,429	40,686,283
1876....	14,304,197	290,489	22,591,902	226,315	2,962,963	1,686,789	11,791,200	2,958,558	24,419,888	1,129,440	600,061	1,163,508	42,662,655
1877....	13,732,085	337,897	12,471,695	158,852	1,095,451	1,460,793	7,758,501	1,108,298	18,977,153	329,577	306,311	776,933	29,256,773
1878....	10,084,510	378,768	12,204,058	146,822	3,041,957	1,481,033	9,577,050	2,905,230	12,912,685	316,664	319,611	1,305,908	27,337,148
1879....	8,795,340	521,917	12,081,095	222,320	1,954,042	1,521,153	8,175,951	2,252,572	12,889,587	330,968	174,757	1,272,032	25,095,867
1880....	10,311,139	620,704	17,134,747	239,655	3,606,099	1,942,405	10,856,579	3,658,477	17,042,103	300,148	224,848	1,775,594	33,857,749
1881....	14,898,052	721,344	17,002,046	217,444	2,642,550	2,222,122	9,122,079	2,729,246	23,356,264	671,008	177,340	1,648,121	37,704,048
1882....	18,911,637	755,560	28,543,178	380,100	5,662,926	3,812,058	11,592,806	5,336,361	37,595,484	800,025	319,257	2,421,526	58,065,159
1883....	20,242,222	1,149,195	29,802,820	281,309	3,126,069	4,276,712	11,089,865	2,758,994	39,312,568	2,282,473	352,552	3,081,875	58,878,327
1884....	14,038,694	948,901	13,419,227	408,124	3,655,568	4,345,878	5,288,389	2,960,488	22,939,385	2,748,434	221,061	2,656,635	36,814,392
1885....	11,064,186	1,140,548	13,523,613	308,293	4 853,354	3,545,544	7,235,519	3,771,524	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	34,435,538
1886....	13,142,644	1,462,414	10,861,020	216,078	6,797,879	4,558,229	8,510,097	3,803,566	20,241,079	1,279,399	452,700	2,751,423	37,038,264
1887....	17,977,200	1,670,952	11,504,721	111,635	6,780,853	4,720,760	10,052,219	4,353,992	22,187,955	2,002,476	608,121	3,561,358	42,766,121
1888....	13,707,240	1,817,511	8,342,817	120,497	4,820,846	4,534,298	6,853,195	2,551,043	15,611,656	3,766,180	563,539	3,997,596	33,343,209
1889....	19,080,647	2,582,456	11,336,123	296,654	9,054,736	5,052,610	9,233,659	4,581,064	22,146,975	4,781,110	892,158	5,768,287	47,403,253
1890....	20,664,427	2,735,546	16,002,384	639,050	9,759,256	5,898,763	10,656,465	5,097,434	27,335,678	4,944,149	1,215,399	6,450,301	55,699,426
1891....	20,879,851	2,819,238	19,780,470	565,338	6,977,901	6,475,119	11,968,808	3,640,940	27,883,023	5,052,318	966,851	7,985,977	57,497,917
1892....	21,334,783	2,930,571	23,928,255	1,383,455	11,054,445	8,936,228	20,141,862	6,995,419	26,704,114	4,953,911	1,472,980	9,299,451	69,567,737
1893. ..	20,387,339	3,466,885	17,885,573	1,652,200	10,131,171	14,426,669	18,511,287	7,986,637	22,720,111	4,607,549	2,034,761	12,089,492	67,949,837

COMMERCE DE TRANSPORT ÉTRANGER.

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemin de fer et autres moyens de voiturage, dans des navires américains et dans des navires étrangers, durant chacun des exercices de 1857 à 1893, inclusivement, avec la proportion transportée dans des navires américains (le numéraire et l'or en lingots sont compris de 1857 à 1879, inclusivement), vu qu'on ne peut donner séparément le mode de transport des espèces et des articles de commerce).

Exercice expiré le 30 juin.	Importations.			Exportations.			Importations et exportations totales.				Proportion transportée dans des navires américains.
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	Total.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
1857	....	259,116,170	101,773,971	....	251,214,857	111,745,825	....	510,331,027	213,519,796	723,850,823	70·5
1858	....	203,700,016	78,913,134	....	243,491,288	81,153,133	....	447,191,304	160,066,267	607,257,571	73·7
1859	....	216,123,428	122,644,702	....	249,617,953	107,171,509	....	465,741,381	229,816,211	695,557,592	66·9
1860	....	228,164,855	134,001,399	....	279,082,902	121,039,394	....	507,247,757	255,040,793	762,288,550	66·5
1861	....	201,544,055	134,106,098	....	179,972,733	69,372,180	....	381,516,788	203,478,278	584,995,066	65·2
1862	....	92,274,100	113,497,629	....	125,421,318	104,517,667	....	217,695,418	218,015,296	435,710,714	50·0
1863	....	109,744,580	143,175,340	....	132,127,891	199,880,691	....	241,872,471	343,056,031	584,928,502	41·4
1864	....	81,212,077	248,350,818	....	102,849,409	237,442,730	....	184,061,486	485,793,548	669,855,034	27·5
1865	....	74,385,116	174,170,336	....	93,017,756	262,839,588	....	167,402,872	437,010,124	604,412,996	27·7
1866	....	112,040,395	333,471,763	....	213,671,466	351,754,928	....	325,711,861	685,226,691	1,010,938,552	32·2
1867	....	117,209,536	300,622,035	....	180,625,368	280,708,368	....	297,834,904	581,330,403	879,165,307	33·9
1868	....	122,965,225	248,659,583	....	175,106,348	301,886,491	....	297,981,573	550,546,074	848,527,647	35·1
1869	....	136,802,024	300,512,231	....	153,154,748	285,979,781	....	289,956,772	586,492,012	876,448,784	33·1
1870	....	153,237,077	309,140,510	....	199,732,324	329,786,978	....	352,969,401	638,927,488	991,896,889	35·6
1871	15,187,354	163,285,710	363,020,644	7,798,156	190,378,462	392,801,932	22,985,510	353,664,172	755,822,576	1,132,472,258	31·2
1872	17,635,681	177,286,302	445,416,783	10,015,089	168,044,799	393,929,579	27,650,770	345,341,101	839,346,362	1,212,328,233	28·5
1873	17,070,548	174,739,834	471,806,765	10,799,430	171,566,758	494,915,886	27,869,978	346,306,592	966,723,651	1,340,899,221	25·8
1874	14,513,335	176,027,778	405,320,135	8,509,205	174,424,216	533,885,971	23,022,540	350,451,994	939,206,106	1,312,680,640	26·7
1875	13,083,859	157,872,726	382,949,568	7,304,356	156,385,066	501,838,949	20,388,235	314,257,792	884,788,517	1,119,434,544	25·8
1876	12,148,667	143,389,704	321,139,500	6,324,487	167,686,467	492,215,487	18,473,154	311,076,171	813,354,987	1,142,904,312	27·2
1877	10,697,640	151,834,067	329,565,833	6,767,170	164,826,214	530,354,703	17,464,810	316,660,281	859,920,536	1,194,045,627	26·5
1878	12,965,999	146,499,282	307,407,565	7,511,365	166,551,624	569,583,564	20,477,364	313,050,906	876,991,129	1,210,519,399	25·9
1879	11,983,823	143,590,353	310,499,599	7,439,862	128,425,339	600,769,633	19,423,685	272,015,692	911,269,232	1,202,708,609	22·6
1880	15,142,465	149,317,368	503,494,913	5,838,928	109,029,209	720,770,521	20,981,393	258,346,577	1,224,265,434	1,503,593,404	17·18
1881	17,193,213	133,631,146	491,840,269	8,259,308	116,955,324	777,162,714	25,452,521	250,586,470	1,269,002,983	1,545,041,974	16·22
1882	22,854,946	130,266,826	571,517,802	12,118,371	96,962,919	641,460,967	34,973,317	227,229,745	1,212,978,769	1,475,181,831	15·40
1883	23,003,048	136,002,290	564,175,576	25,089,844	104,418,210	694,331,348	48,092,892	240,420,500	1,258,506,024	1,547,020,316	15·54
1884	20,140,294	135,046,207	512,511,192	26,573,774	98,652,828	615,287,007	46,714,068	233,699,035	1,127,798,199	1,408,211,302	16·60
1885	21,149,476	112,864,052	443,513,801	24,183,299	82,001,691	636,004,765	45,332,775	194,865,743	1,079,518,566	1,319,717,084	14·76
1886	24,555,683	118,942,817	491,937,636	19,144,667	78,406,680	581,973,477	43,700,350	197,349,503	1,073,911,113	1,314,960,966	15·01
1887	27,562,059	121,365,493	543,392,216	21,389,666	72,991,253	621,802,292	48,951,725	194,356,746	1,165,194,508	1,408,502,979	13·80

1888	32,209,459	123,525,298	568,222,357	22,147,368	67,332,175	606,474,964	54,356,827	190,857,473	1,174,697,321	1,419,911,621	13·44
1889	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28,436,517	83,022,198	630,942,660	66,664,378	203,805,108	1,217,063,541	1,487,533,027	13·70
1890	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,576,263	202,451,086	1,371,116,744	1,647,139,093	12·29
1891	40,932,755	127,471,678	676,511,763	31,923,439	78,968,047	773,589,324	72,856,194	206,439,725	1,450,101,087	1,729,397,006	11·94
1892	39,726,595	139,139,891	648,535,976	33,220,629	81,033,844	916,023,675	72,947,224	220,173,735	1,564,559,651	1,857,680,610	11·85
1893	44,121,094	127,095,434	695,184,394	43,862,947	70,670,073	733,132,174	87,984,041	197,765,507	1,428,316,568	1,626,082,075	12·2

NOTES.—1. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879 inclusivement les exportations comprennent l'or et les espèces.

ÉTAT indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les Etats-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique, chaque année, de 1871 à 1890.

Exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	$	$	$	$	$	$
1871	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,406,475
1872	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,666	6,605,518	26,784,184
1874	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572 299	6,938,430	27,510,739
1875	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876	21,301,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881	15,200,967	1,801,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882	24,665,029	3,878,149	28,543,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,611,656
1889	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,966	2,849,263	22,149,229
1890	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	27,335,201

NOTE.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les espèces et le poids des marchandises produites ou fabriquées aux Etats-Unis, expédiées des Etats-Unis par la voie du chemin de fer canadien du Pacifique passant par la Colombie-Britannique à destination de la Chine et du Japon, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

(Des rapports fournis par le chemin de fer du Pacifique canadien, département du Trésor, Washington,)

Articles.	Ports d'où expédiées.				Total.
	Neche, Dakota-N.	Détroit, Mich.	Ogdensburg, N.-Y.	Richford, Vt.	
	livres.	livres.	livres.	livres.	livres.
Livres et papeterie	....	840	22,982	500	24,322
Conserves	....	....	846,438	3,000	849,438
Horloges	....	....	9,840	....	9,840
Cotonnades	....	....	5,705,807	946,221	6,652,028
Nouveautés	....	....	....	28,362	28,362
Genseng	....	....	32,589	....	32,589
Effets de ménage	2,370	....	....	360	2,730
Sabots	244,904	....	....	....	244,904
Fer	....	....	96,300	....	96,300
Tuyaux de fer	....	....	70,000	....	70,000
Machinerie	17,180	....	149,843	36,216	203,239
Divers	10,208	....	53,532	9,769	73,509
Total	274,662	840	6,987,331	1,024,428	8,287,261

ETAT indiquant les espèces et le poids des marchandises expédiées des Etats-Unis par la voie du chemin de fer canadien du Pacifique passant par la Colombie-Britannique, venant de la Chine et du Japon, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

(Des rapports fournis par le chemin de fer du Pacifique canadien, département du Trésor, Washington,)

Articles.	Ports où expédiées.						Total.
	Neche, Dakota-N	Détroit, Mich.	Buffalo, N.-Y.	Ogdensburg, N.-Y.	Richford. Vt.	Little Dalles.	
	livres.	livres.	livres.	livres.	livres.	livres.	livres.
Marchandises asiatiques....	168,293	....	....	836,656	61,833	....	1,066,782
Curiosités..................	130,447	....	....	694,020	1,450	....	825,917
Echantillons................	925,048	....	....	....	....	....	925.048
Effets de ménage...........	934	....	....	....	....	....	934
Riz.........................	738,060	....	....	226,800	50,580	....	1,015,440
Soie........................	10,432	....	....	1,276,591	3,652	....	1,290,675
Peaux.......................	59,643	....	....	73,696	....	....	133,339
Sucre.......................	....	....	....	....	....	....	610,375
Thé.........................	7,514,908	668,649	50,870	4,579,940	61,735	610,375	12,876,102
Laine.......................	....	....	....	18,748	....	....	18,748
Divers......................	32,523	....	....	82,761	....	....	115,284
Total................	9,580,288	668,649	50,870	7,789,212	179,250	610,375	18,878,644

État indiquant les quantités et les valeurs des marchandises expédiées de San-Francisco, Cal., *via* Colombie-Britannique, par le chemin de fer canadien du Pacifique, à l'est des ports des Etats-Unis, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Ports de l'est où expédié.	Flanelles et couvertures.	Fruits en conserves.	Crin et articles en.	Peaux vertes et crues.	Cuir fendu.	Saumon.			Laine à l'état naturel.		Total.
						En boîtes.		Autre.			
	$	$	$	$	$	liv.	$	$	liv.	$	$
Boston, Mass.					1,060				947,622	298,508	299,568
Chicago, Ill.	8,300										8,300
DesMoines, Iowa	1,127										1,127
Duluth, Minn.		5,250									5,250
Gloversville, N.-Y.					321						321
Grand-Forks, Dak. N.		1,300									1,300
Greenfield, Ohio			451	578							1,029
Hartford, Conn.									107,475	46,286	46,286
Middletown, Conn.								560			560
New-York, N.-Y.			217		3,880				77,063	15,214	19,311
Portland, Maine				2,620		20,400	1,200				3,820
Providence, R.I.						7,000	700				700
St-Paul, Minn.						23,800	1,400				1,400
Syracuse, N.-Y.					11,836						11,836
Totaux	9,427	6,550	668	3,198	17,097	51,200	3,300	560	1,132,160	360,008	400,808

TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres céréales.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869.........	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870.........	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871.........	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872.........	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873.........	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874........	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875.........	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876.........	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877.........	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878.........	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879.........	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880.........	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881.........	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882.........	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883.........	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884.........	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885.........	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886.........	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887........	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888.........	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889.........	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890.........	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123
1891.........	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951
1892.........	4,879	620,768	150,269	51,596	72,444	4,236	33,807
1893.........	2,367	1,093,927	252,283	49,651	24,714	6,518	23,103

sur les canaux de l'État de New-York, pendant les vingt-deux dernières années.

	Marchandises lourdes.					
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
2,371,090	93,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	210,610	1,400,670
1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1,295,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1,167,901	5.800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150
937,999	524	40,073	93,216	832,397	136,612	1,102,822
1,452,563	536	27,797	52,094	741,934	102,275	924,636

TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés sur le canal

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*........	45,674	313,825	120,599	20,951	....	904	1,937
1872.........	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873.........	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874.........	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875.........	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877.........	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878.........	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	....	2,302
1879.........	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880.........	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881.........	9,959	127,832	101,075	24,509	....	1,844	2,086
1882.........	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883.........	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884.........	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885.........	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	....	1,912
1886.........	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887.........	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	....	12,533
1888.........	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889.........	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890.........	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891.........	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892.........	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893...	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981

*Exercice. † Pommes, farine, autres, pois, pommes de terre.

Welland, pendant les vingt-trois dernières années qui ont fini le 31 décembre 1893.

	Marchandises lourdes.						
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur l. canaux du St-Laur.	Houille.	Minerais.	Total.
Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	....	243,690

TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-quatre dernières années.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869..........	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	......	.....
1870..........	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2·05	.....
1871..........	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67·59	......
1872..........	....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67·50	......
1873..........	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82·10	.....
1874..........	....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47·18	......
1875..........	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29·38	......
1876..........	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	....	0·39
1877..........	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55·52	......
1878..........	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109·08	......
1879..........	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99·07	.....
1880..........	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162·06	......
1881..........	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11·75	.....
1882..........	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9·96	......
1883..........	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51·06	.....
1884..........	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37·18	.....
1885..........	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14·36	......
1886..........	488	955,851	351,272	6,799	5,180	....	4,001	1,353,591	72·11	......
1887..........	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85·64	......
1888..........	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33·87	......
1889..........	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88	.....
1890..........	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21·23	...
1891..........	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	27·18	.....
1892..........	2,485	611,177	141,506	37,570	70,363	3,997	3,472	870,570	10·69	......
1893..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Supplément du tableau E, indiquant les chargements à Oswégo pendant la même période.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	......	.. ..
1870	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	....	11·06
1871	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	......	36·59
1873	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	......	50·80
1874	....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	......	9·14
1875	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	......	52·67
1876	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975	......	62·67
1877	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899	......	52·61
1878	1,394	24,171	1,383	50,381	....	10,598	5,222	93,149	.....	65·21
1879	734	25,740	9,268	71,693	....	16,623	3,110	127,168	.....	52·51
1880	951	17,466	15,656	82,743	....	12,598	5,996	135,410	..	49·43
1881	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	......	56·82
1882	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804	....	52·65
1883	432	22,634	535	32,557	....	14,384	1,967	72,507	.....	73·00
1884	404	5,932	413	48,391	....	12,173	2,819	70,132	......	73·43
1885	519	6,484	22	45,264	....	4,613	2,945	59,847	......	77·62
1886	737	9,579	154	42,261	....	1,671	4,814	59,216	.....	77·88
1887	790	675	2	44,580	....	716	1,370	48,133	......	82·02
1888	384	2,206	168	6,237	....	....	2,196	11,191	.....	95·82
1889	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77·61
1890	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	...	79·47
1891	292	4,298	1,652	27,418	....	2,130	3,620	39,410	.. .	85·28
1892	273	4,806	5,657	5,283	....	199	2,340	18,558	......	93·07
1893	119	2,036	3,968	8,476	....	237	2,784	17,620	......	93·43

TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les vingt-deux années qui ont pris fin le 31 décembre 1892.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	44,110	310,090	119,541	3,920	....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	,693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	2,643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	114,276	803	1,196	....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	....	477	....	1,418	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	....	4,891	....	14,581	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923

* Exercice.

TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis, pendant les vingt-trois années qui ont pris fin le 31 décembre 1893.

Année.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869	30,681	211,085	91.149	2,942	....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	242,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8,230	229,053	125,627	....	5,948	....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	....	1,905	525	403	162,405	....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1377	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	....	341	128,361	....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	....	464	....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	....	30,611	16,122	1,551	296	....	....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	....	34,320	30,031	924	....	....	10	65,285	1,313	5,570	....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	....	684	14	64,002	....	4,076	....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	....	9,874	....	8,170	114,422	698	599	....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	....	1	118,203	....	1,594	....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	....	4,790	....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	....	10,859	157,530	15	4,406	....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	....	27,492	....	17,225	236,208	....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	....	20,497	275,619	....	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	....	26,115	253,444	....	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	....	31,992	244,550	....	576	2	183,895	....	184,473
1893	6,588	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	....	344	....	206,827	....	207,171

TABLEAU indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les vingt-trois années qui ont pris fin le 31 décembre 1894.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York-Central et Erié.	Quantité aequittée à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantité acquittée à Oswégo par le canal.	Quantité acquittée par le canal Welland en transit entre les ports. des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*..........	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873..........	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874....	1,767,598	647,397	2,791,517	1,557,509	243,325	374,226
1875..........	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876.	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877..........	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878..........	1,912,734	403,403	3,695,764	1.644,301	93,149	128,361
1879..........	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880..........	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881..........	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882..........	1,118,776	306,482	3,885,577	864,826	126,804	64,002
1883..........	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884.........	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885..........	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886..........	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887..........	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888..........	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889.........	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890.........	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891..........	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444
1892..........	937,999	527,426	5,913,013	870,570	18,558	244,550
1893..........	1,452,563	805,250	....	....	17,620	311,389

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892 et 1893.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	174	62,665	432	121,150	41	17,482	329	97,257	976	298,554
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1882.										
Blé	60,535		46,201		5,203		87,213		199,152	
Maïs	7,431		6,075		3,468		38,360		55,334	
Seigle	....		....		....		1,954		1,954	
Houille	1,673		51,127		112		27,968		80,880	
Diverses marchandises	2,939		3,744		1,553		2,605		10,841	
Bois de service. . .pieds M.P.	1,021,957		1,943,568		3,969,790		17,327,483		24,262,798	
Bois de construction. pds cub.	125,960		2,847,066		....		13,500		3,013,526	
Douves .... nombre	59,600		1,065,233		....		104,000		1,228,833	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	180	68,850	468	130,844	111	68,609	417	127,616	1176	365,929
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1883.										
Blé	32,761		29,385		5,928		76,715		144.789	
Maïs	25,651		21,073		36,146		99,272		182,142	
Orge	....		....		....		735		735	
Seigle	....		....		....		518		518	
Avoine	....		....		731		....		731	
Houille	8,398		48,329		835		40,388		97,950	
Diverses marchandises	5,238		3,590		13,195		2,299		24,322	
Bois de service....pieds M.P.	2,102,292		3,455,590		5,287,386		15,143,274		25,988,542	
Bois de construction. pds cub.	83,700		3,514,944		....		70,500		3,669,144	
Douves .... nombre	32,876		1,038,349		....		90,000		1,161,225	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	173	68,250	285	73,057	99	67,637	364	97,794	921	306,738
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1884.										
Blé	38,859		11,618		5,461		75,474		131,412	
Maïs	10,841		13.609		26,452		67,909		118,811	
Orge	90		....		....		....		90	
Seigle	477		....		....		....		477	
Avoine	872		....		7,963		1,911		10,746	
Houille	497		28,275		301		10,154		39,227	
Bardeaux, bois de chauffage et articles en bois	548		2,538		49		30		3,165	
Diverses marchandises	2,073		3,804		11,793		428		18,103	
Bois de service. . .pieds M.P.	3,393,351		1,680,976		8,987,558		18,126,215		32,188,100	
Bois de construction. pds cub.	437,356		2,107,780		....		159,647		2,704,783	
Douves .... nombre	....		75,000		33,741		301,267		410,008	

TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens. A vapeur.	Navires canadiens. A voiles.	Navires américains. A vapeur.	Navires américains. A voiles.	Total. Vapeurs et voiliers.
	No. 199 — Tonnage 67,461	No. 347 — Tonnage 80,828	No. 81 — Tonnage 35,613	No. 350 — Tonnage 106,873	No. 977 — Tonnage 290,775
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1885.					
Blé	26,025	3,153	6,882	72,478	108,538
Maïs	16,046	2,462	20,589	78,439	117,536
Orge	....	228	....	....	228
Avoine	....	....	217	665	882
Pois	11	....	....	....	11
Seigle	....	....	....	....	....
Houille	1.005	20,318	....	18,560	39,883
Diverses marchandises	1,941	3,689	1,111	1,086	7,827
Bardeaux, art. en bois, etc.	223	9	53	58	343
Bois de service, scié. pds M.P.	7,725,105	8,681,081	9,381,654	20,935,270	46,723,110
Bois de construct'n. pds cubes	601,516	2,849,526	20,692	113,682	3,585,416
Douves ... nombre	104,000	44,000	83,500	....	231,500
Bois de chauffage ... cordes	....	783	....	....	783
	No. 261 — Tonnage 95,928	No. 426 — Tonnage 123,297	No. 118 — Tonnage 86,937	No. 358 — Tonnage 108,344	No. 1163 — Tonnage 414,506
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1886.					
Blé	38,984	30,834	2,937	70,019	142,774
Maïs	48,547	33,315	36,852	99,644	218,358
Orge	....	....	....	572	572
Avoine	6	41	4,331	459	4,837
Pois	450	158	....	....	608
Seigle	....	....	....	....	....
Houille	4,007	45,018	....	11,647	60,672
Diverses marchandises	2,936	6,728	23,687	281	33,622
Bardeaux, art. en bois, etc.	329	....	252	215	1,152
Bois de service, scié. pds M.P.	6,915,390	15,719,631	8,953,478	18,405,961	49,994,460
Bois de construct'n. pds cubes	564,827	2,335,205	....	35,500	2,935,532
Douves	221,280	697,933	....	....	919,213
Bois de chauffage ... cordes	....	390	....	....	390
	No. 250 — Tonnage 86,344	No. 372 — Tonnage 101,745	No. 107 — Tonnage 94,029	No. 163 — Tonnage 46,152	No. 892 — Tonnage 328,270
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1887.					
Blé	80,757	81,652	200	46,186	208,796
Maïs	12,341	14,775	65,981	20,582	113,679
Orge	....	....	9	575	584
Avoine	....	1,376	11,098	279	12,753
Pois	....	362	....	....	362
Seigle	....	....	....	....	....
Houille	1,436	25,165	....	2,108	28,709
Diverses marchandises	2,179	4,609	24,395	415	31,598
Bardeaux, art. en bois, etc.	1,716	1,081	26	....	2,823
Bois de service, scié. pds M.P.	2,894,767	12,329,728	4,161,349	15,091,355	34,477,199
Bois de construct'n. pds cubes	498,770	1,285,594	....	....	1,784,364
Douves ... nombre	....	266,697	....	....	266,697
Bois de chauffage ... cordes	299	466	....	....	765

I.—**Tableau** indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.		Navices américains.		Total.
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	Vapeurs et voiliers.
No.	242	339	114	219	914
Tonnage.	86,838	93,450	104,505	60,500	345,293
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1888.					
Blé	45,481	60,379	1,353	40,779	147,992
Maïs	38,620	14,251	71,988	71,175	196,024
Orge	....	....	....	....	....
Avoine	672	....	24,967	1,311	26,950
Pois	....	54	57	....	111
Seigle	....	....	71	632	703
Houille	1,603	20,064	....	4,208	25,897
Diverses marchandises	2,165	3,291	22,719	3,722	31,875
Bardeaux, art. en bois, etc	66	84	141	6	297
Bois de service, scié, pds M.P.	5,262,700	11,977,905	4,451,360	12,539,672	34,230,637
Bois de construct'n. pds cub.	687,728	1,555,307	19,000	....	2,262,035
Douves ... nombre.	106,972	211,436	....	34,000	352,408
Bois de chauffage ... cordes	179	201	....	....	380
No.	317	427	208	268	1220
Tonnage.	106,048	118,071	172,873	92,442	489,434
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1889.					
Blé	38,127	28,054	1,679	46 767	114,627
Maïs	60,218	43,819	152,858	96,700	353,595
Orge	....	....	....	....	....
Avoine	320	....	25,347	2,145	27,812
Pois	....	....	....	....	....
Seigle	948	634	336	....	1,918
Houille	3,976	21,148	712	1,664	27,500
Diverses marchandises	6,339	5,749	25,082	3,030	40,200
Bardeaux, art. en bois, etc	....	1	....	51	52
Bois de service, scié, pds M.P.	5,789,226	11,632,330	11,792,850	21,026,211	50,240,617
Bois de construct'n. pds cub	924,645	2,934,989	....	....	3,859,634
Douaves ... nombre.	35,700	194,649	....	....	220,349
Bois de chauffage ... cordes.	....	46	....	....	46
No.	342	443	202	142	1129
Tonnage.	110,056	117,400	204,542	50,622	482,620
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1890.					
Blé	43,308	35,633	7,514	32,239	118,694
Maïs	63,095	51,439	172,756	40,104	327,394
Orge	....	....	3,304	3,215	6,519
Avoine	479	73	27,030	....	27,582
Pois	....	....	14	....	14
Seigle	1,121	....	....	....	1,121
Houille	1,049	21,732	....	615	23,396
Diverses marchandises	3,146	5,683	32,194	2,510	43,533
Bardeaux, art. en bois, etc	15	1,266	8	....	1,289
Bois de service, scié, pds M.P.	5,921,240	5,167,201	10,274,335	14,290,800	35,653,576
Bois de construct'n. pds cub.	1,141,194	3,395,832	....	....	4,537,026
Douves ... nombre.	12,255	19,947	....	....	32,202
Bois de chauffage ... cordes.	15	566	....	....	581

I.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.		Navires américains.		Total.
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	Vapeurs et voiliers.
	No. 256 — Tonnage 107,575	No. 173 — Tonnage 68,061	No. 241 — Tonnage 241,317	No. 130 — Tonnage 50,063	No. 800 — Tonnage 467,016
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1891.					
Blé	62,859	56,953	36,425	33,853	190,090
Maïs	20,510	9,550	137,852	17,039	184,951
Orge	.....	.....	5,444	4,061	9,505
Avoine	.....	.....	50.212	1,076	51,288
Pois	390	.....	.....	.....	390
Seigle	29,581	11,296	16,361	7,343	64,581
Houille	158	20,388	.....	3,851	24,397
Diverses marchandises	8,369	6,007	37,537	2,578	54,491
Bardeaux, art. en bo s, etc.	.....	.....	.....	4	4
Bois de service, scié, pds M.P.	4,268,874	4,648,824	8,067,351	18,745,628	35,730,677
Bois de construct'n. pds cub.	449,406	566,109	.....	.....	1,015,515
Douves ..... nombre.	1,000	.....	.....	.....	1,000
Bois de chauffage ..... cordes.	.....	.....	.....	.....	.....
	No. 239 — Tonnage 100,324	No. 186 — Tonnage 73,140	No. 245 — Tonnage 248,837	No. 134 — Tonnage 52,087	No. 804 — Tonnage 474,388
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1892.					
Blé	74,578	54,764	60,364	36,898	226,604
Maïs	17,477	7,369	146,080	21,631	192,548
Orge	.....	.....	3,995	2,438	6,433
Avoine	.....	.....	36,935	.....	36,935
Pois	524	.....	.....	.....	524
Seigle	5,066	.....	3,718	608	9,392
Houille	775	13,350	.....	1,365	15,490
Diverses marchandises	2,139	2,786	44,117	.....	49,042
Bardeaux, art. en bois, etc.	1	.....	45	9	55
Bois de service, scié, pds M.P	6,278,253	7,504,256	10,494,692	26,832,564	51,109,765
Bois de construct'n. . pds cub.	754,213	1,421,260	2,601	1,310	2,179,384
Douves ..... nombre.	46,800	32,838	.....	.....	79,638
Bois de chauffage ..... cordes.	.....	.....	.....	.....	.....

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation 1893.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	193	100,107	143	58,652	390	375,682	236	122,326	962	656,767
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	83,447		31,185		72,671		68,628		255,931	
Maïs	23,817		12,946		313,246		91,083		441,092	
Orge	1,527		183		16,189		562		18,461	
Avoine	223		.....		27,903		3,038		31,164	
Pois	.....		.....		.....		.....		.....	
Seigle	.....		.....		3,216		455		3,671	
Houille	638		13,580		.....		5,849		20,067	
Diverses marchandises	6,179		286		44,976		1,647		53,088	
Bardeaux, art. en bois, etc	.....		15		22		.....		37	
Bois de service, scié, pds M.P.	13,750,267		2,748,941		17,359,573		41,863,852		75,722,633	
Bois de construct'n. pds cub.	836,048		1,437,893		5,133		.....		2,279,074	
Douves ..... nombre.	.....		18,484		.....		.....		18,484	
Bois de chauffage ..... cordes.	.....		.....		.....		.....		.....	

TABLEAU indiquant la quantité de fret monté sur le canal Welland sur des navires canadiens et américains, pendant la saison de navigation 1893.

Articles.	Quantité transportée par des navires canadiens.			Quantité transportée par des navires américains.			Total par navires canadiens et américains.
	Vapeur.	Voilier.	Total.	Vapeur.	Voilier.	Total.	
Classe n° 3.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Ciment et chaux hydrau.	2,763	....	2,763	406	....	406	3,169
Poisson	1	....	1	520	....	520	521
Fer, chemin de fer.....	3,796	2,786	6,582	....	....	....	6,582
" en gueuse..........	25	....	25	90	....	90	115
" tout autre........	816	184	1,000	152	....	152	1,152
Sel	997	....	997	....	....	....	997
Acier..........	426	....	426	267	....	267	693
Tous autres articles	54	138	192	1,163	....	1,163	1,355
Classe n° 4.							
Faïence et poterie......	111	....	111	....	....	....	111
Marbre..........	....	....	....	2,152	....	2,152	2,152
Manille..........	....	....	....	236	....	236	236
Clous	489	....	489	....	....	....	489
Peinture..........	96	....	96	13	....	13	109
Poix et goudron........	26	....	26	....	....	....	26
Sucre	2,231	....	2,231	153	....	153	2,384
Etain..........	34	....	34	....	....	....	34
Tous autres produits. ..	2,520	....	2,520	33,943	....	33,943	36,463
Classe n° 5.							
Articles en bois........	75	....	75	84	....	84	159
Classe spéciale.							
Houille	4,687	2,993	7,680	142,174	63,175	205,349	213,029
Pierre impropre à la taille..........	....	....	....	1,352	2,801	4,153	4,153
Totaux..........	19,147	6,101	25,248	182,705	65,976	248,681	273,929

FRET PASSÉ PAR LE CANAL WELLAND.

RÉCAPITULATION.

Canal Welland—Allant à l'ouest.

La quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1893, est comme suit :—

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens	19,147	
Voiliers do	6,101	
Quantité totale, navires canadiens		25,248
Vapeurs américains	182,705	
Voiliers do	65,976	
Total, navires américains		248,681
Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains		273,929

Sommaire de la quantité de fret passé sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1893.

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens, montée	19,147	
do descente	155,485	
Total, vapeurs canadiens		174,632
Voiliers canadiens, montée	6,101	
do descente	91,676	
Total, voiliers canadiens		97,777
Quantité totale, navires canadiens		272,409
Vapeurs américains, montée	182,705	
do descente	507,275	
Quantité totale, vapeurs américains		689,980
Voiliers américains, montée	65,976	
do descente	241,065	
Quantité totale, voiliers américains		307,041
Quantité totale, navires américains		997,021
Total, navires canadiens et américains		1,269,430
	Allant à l'est.	Allant à l'ouest.
Navires canadiens	247,161	25,248
Navires américains	748,340	248,681
Total	995,501	273,929

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne; indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1893.

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.					Allégement sur le chemin de fer Welland.				Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
1893.		Ton'x	Pds	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Ton'x.	Ton'x
15 mai..	Algonquin...	1,172	245	40 0	21 0	14 5	13 9	66,274	...	...	...	...	1,402	...	...	...	43	...	...	...
27 nov..	Sir S. L. Tilley...	769	178	35 0	14 9	13 9	13 11	39,958	...	...	...	...	3,850	...	...	...	115	...	...	...

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
24 avril.	F. H. Prince...	1,548	240	42 0	16 8	14 7	15 4	...	70,076	...	...	54	...	10,218	...	...	...	286	...	...
25 do	Gov. Smith...	1,547	240	42 0	16 8	14 9	15 2	...	71,002	...	...	44	...	10,202	...	...	...	286	...	...
28 do	Jas. R. Langdon...	1,550	240	42 0	16 8	13 4	15 0	...	31,191	...	25,526	591	...	3,495	...	6,353	...	98	...	108
28 do	A. G. Lindsay...	732	198	37 0	20 0	15 3	15 5	56,000	...	...	...	...	10,374	...	...	...	311	...	...	...
1er mai	Argonaut...	985	213	35 0	12 0	14 6	14 6	...	46,641	...	...	...	...	5,266	...	...	...	147	...	...
2 do	W. A. Haskill...	1,441	265	37 0	16 6	14 7	15 0	...	47,202	...	...	466	...	8,265	...	...	...	231	...	...
8 do	Denver...	1,029	222	37 0	19 0	15 9	15 9	...	65,338	...	...	...	...	14,970	...	...	...	419	...	...
9 do	A. McVittie...	1,553	240	42 0	16 8	14 6	14 1	...	47,888	...	...	394	...	2,303	...	...	...	64	...	...
15 do	H. R. James...	1,553	240	42 0	16 8	14 10	15 7	...	63,016	...	...	247	...	10,771	...	...	...	302	...	...
16 do	W. J. Averill...	1,425	265	36 6	16 5	14 8	14 8	...	56,138	...	...	171	...	7,286	...	...	...	204	...	...
17 do	Gov. Smith...	1,547	240	42 0	16 8	14 3	15 3	...	70,359	...	...	...	...	8,268	...	...	...	232	...	...
27 do	Jas. R. Langdon...	1,550	240	42 0	16 8	14 0	15 4	...	67,232	...	...	152	...	10,524	...	...	...	295	...	...
30 do	H. R. James...	1,553	240	42 0	16 8	14 10	15 2	...	43,693	...	15,235	313	...	3,086	...	...	...	86	...	...
31 do	F. H. Prince...	1,548	240	42 0	16 8	13 7	15 2	...	41,881	...	18,824	392	...	4,628	...	...	...	129	...	...
3 juin..	W. J. Averill...	1,425	265	36 6	16 5	14 1	14 3	...	35,650	...	...	636	...	2,540	...	...	...	71	...	...
6 do	Gov. Smith...	1,547	240	42 0	16 8	15 3	15 3	...	61,443	...	...	414	...	14,051	...	...	...	394	...	...
6 do	A. McVittie...	1,553	240	42 0	16 8	14 11	15 2	...	57,312	...	...	393	...	10,743	...	...	...	301	...	...
11 do	W. A. Haskill...	1,441	265	37 0	16 6	14 8	15 8	...	55,319	...	...	314	...	11,241	...	...	...	314	...	...
14 do	Jas. R. Langdon...	1,550	240	42 0	16 8	13 9	14 8	...	18,012	...	57,882	427	...	4,779	...	6,941	...	134	...	101
17 do	H. R. James...	1,553	240	42 0	16 8	15 6	15 7	...	70,937	...	...	135	...	15,827	...	...	...	443	...	...
18 do	Denver...	1,029	222	37 0	19 0	15 10	15 9	...	65,482	...	...	...	...	14,685	...	...	...	411	...	...
20 do	Gov. Smith...	1,547	240	42 0	16 8	14 2	15 6	...	42,745	...	20,588	421	...	9,827	...	...	...	275	...	...

24	do	Omaha	940	215	34	6	18	9	15	3	11	1		58,973					5,854				164		
27	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	13	4	15	0	28,265	8,623			660	3,728				111			
27	do	Pueblo	1,054	225	36	0	19	0	15	10	15	7		66,263					13,482				378		
4	juill.	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	10	15	1		49,874			538		8,389				235		
5	do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	13	9	15	4		35,401		19,706	464		5,693		1,236		160		21
5	do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	7	15	1		54,939			434		8,329				233		
7	do	Denver	1,029	222	37	0	19	0	16	0	15	7		65,000					14,045				393		
9	do	M. H. Boyce	839	181	34	0	14	0	14	1	14	3		40,114					1,304				37		
9	do	Waverly	990	191	34	0	13	9	15	2	15	9	43,770					10,118				304			
11	do	Gov. Smith	1,547	249	42	0	16	8	15	2	15	5		62,382			367		13,799				386		
11	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	0	14	11	14	9		55,535			213		8,336				232		
14	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	13	9	14	10		41,934		20,588	255		3,322				93		
19	do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	0	14	10		30,954	15,535	9,412	417		7,381	1,184			206	33	
21	do	Egyptian	1,206	232	36	0	14	0	13	8	15	0	37,112			17,000		3,281				99			
22	do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	10	15	3		28,999	26,855		272			10,356				290	
23	do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	15	6	15	6		67,221			227		15,261				428		
26	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	7	15	1		57,451			398		8,952				251		
27	do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	15	4	15	7		60,351			462		15,237				426		
28	do	Columbia	1,053	235	35	0	18	0	14	0	14	7	56,594					5,346				161			
29	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	11	15	3		56,463			234		9,760				273		
31	do	M. H. Boyce	839	181	34	0	14	0	14	0	14	0		40,000					1,213				33		
2	août.	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	15	6	15	10		67,546			286		17,327				485		
4	do	Denver	1,029	222	37	0	19	0	16	0	15	9		65,000					14,444				404		
7	do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	8	13	7		42,685			683		8,209				230		
9	do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	13	3	15	0		40,651			513		3,746				104		
13	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	7	14	10		42,064		10,353	598		7,035				197		
14	do	Gov. Smith	1,541	240	42	0	16	8	15	5	15	7		62,361			414		15,978				447		
16	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	5	14	10	3,000	26,876		23,530	466		5,911				165		
22	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	15	4	15	5		38,691		37,647	369		14,504				406		
23	do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	15	0	15	3		52,813		14,117	367		15,712				440		
26	do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	13	7	15	4		45,350			435		4,598				128		
30	do	F. A. Prince	1,548	240	42	0	16	8	15	8	15	5		35,998		54,353	230		15,511				434		
1er	sept.	Gov. Smith	1,541	240	42	0	16	8	14	10	15	6		43,514		18,470	572		13,489				378		
5	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	6	15	1		44,330		18,824	206		5,090		3,882		143		66
5	do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	15	0	15	2		33,069		40,118	438		11,192				314		
10	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	14	11	15	9		49,021		23,530	346		14,938				418		
11	do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	15	2	15	3		61,097			415		16,264				455		
18	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	9	15	2		58,962			398		10,469				293		
19	do	Gov. Smith	1,541	240	42	0	16	8	14	9	15	0		31,136		36,941	487		9,737				272		
20	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	15	0	15	2		54,487			298		9,489				266		
26	do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	7	14	5		21,542		40,412	598				8,353				142
30	do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	3	15	0		17,958		37,470	725		4,828		4,470		135		76
30	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	13	7	15	3		28,158		35,765	459		6,402		1,118		189		19
2	oct.	Escanaba	918	201	35	6	20	0	13	11	13	11		47,000					1,473				41		
8	do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	6	13	5		14,693		43,353	439		2,278				64		
8	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	7	15	8		63,606			351		14,865				416		
10	do	Denver	1,029	222	37	0	19	0	14	0	14	0		50,700					1,151				32		
10	do	Gov. Smith	1,541	240	42	0	16	8	14	6	15	8		46,351		20,530	371		16,134				451		
12	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	7	15	3		50,488			385		11,079				310		
23	do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	1	15	2		59,660			353		13,690				383		

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne; indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1893—*Suite.*

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR—*Fin.*

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal.									Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau dans le canal.	Trajet.		Coût de l'allégement par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.			De	À		
1893		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Pds pcs			c.	H. M.
15 mai	Algonquin	64,872				1,946					1,946	13 11	Chicago	Kingston	2	1 0
27 nov.	Sir S. L. Tilley	36,108				1,084					1,084	13 3	F't-William.	do	2	3 0

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Suite.*

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Blé (Boiss.)	Maïs (Boiss.)	Seigle (Boiss.)	Avoine (Boiss.)	Blé (Ton'x.)	Maïs (Ton'x.)	Seigle (Ton'x.)	Avoine (Ton'x.)	Fret en vrac (Ton'x.)	Cargaisons totales (Ton'x.)	Tirant d'eau (Pds pcs)	De	À	Coût (c.)	Temps (H. M.)
24 avril	F. H. Prince		59,858				1,677			54	1,731	13 10	Chicago	Ogdensburg.	2	3 30
25 do	Gov. Smith		60,800				1,703			44	1,747	13 11	do	do	2	3 30
28 do	Jas. R. Langdon		27,696		19,176		776		326	591	1,693	13 7	do	do	2	3 30
28 do	A. G. Lindsay	45,626				1,369					1,369	13 10	do	Kingston	2	3 40
1er mai	Argonaut		41,375				1,159				1,159	13 10	do	do	2	3 30
2 do	W. A. Haskill		38,937				1,091			466	1,557	13 11	do	Ogdensburg.	2	2 30
8 do	Denver		50,368				1,411				1,411	14 0	do	Kingston	2	3 0
9 do	A. McVittie		45,585				1,277			394	1,671	13 11	do	Ogdensburg.	2	1 45
15 do	H. R. James		52,245				1,463			247	1,710	13 11	do	do	2	3 0
16 do	W. J. Averill		48,852				1,368			171	1,539	14 0	do	do	2	3 0
17 do	Gov. Smith		62,091				1,739				1,739	13 11	do	do	2	3 0
27 do	Jas R. Langdon		56,708				1,588			152	1,740	13 7	do	do	2	3 0
30 do	H. R. James		40,607		15,235		1,138		259	313	1,710	13 11	do	do	2	2 0
31 do	F. H. Prince		37,253		18,824		1,044		320	392	1,756	13 11	do	do	2	2 0
3 juin	W. J. Averill		33,110				928			636	1,564	14 0	do	do	2	1 45
6 do	Gov. Smith		47,392				1,327			414	1,741	13 11	do	do	2	3 30
6 do	A. McVittie		46,569				1,304			393	1,697	13 11	do	do	2	3 15
11 do	W. A. Haskill		44,078				1,235			314	1,549	13 11	do	do	2	4 0
14 do	Jas. R. Langdon		13,233		51,941		371		883	427	1,681	13 7	do	do	2	3 15
17 do	H. R. James		55,110				1,544			135	1,679	13 11	do	do	2	4 15
18 do	Denver		50,797				1,423				1,423	14 0	do	do	2	3 30
20 do	Gov. Smith		32,918		20,588		922		350	421	1,693	13 11	do	do	2	3 15

24	do	Omaha		53,119				1,448				1,488	13	11	do	Kingston	2	3	0
27	do	A. McVittie	24,537	8,623			737	242			660	1,639	13	9	do	Ogdensburg.	2	3	0
27	do	Pueblo		52,781				1,478				1,478	14	0	do	Kingston	2	3	45
4	juill.	J. R. Langdon		41,485				1,162			538	1,700	13	7	do	Ogdensburg.	2	3	45
5	do	W. A. Haskill		29,709		18,470		832		314	464	1,610	13	11	do	do	2	3	0
5	do	H. R. James		46,610				1,306			434	1,740	14	0	do	do	2	3	
7	do	Denver		50,955				1,427				1,427	14	0	do	Kingston	2	3	
9	do	M. H. Boyce		38,810				1,087				1,087	13	11	do	do	2	1	
9	do	Waverly	33,652				1,010					1,010	13	11	do	do	2	3	0
11	do	Gov. Smith		48,583				1,361			367	1,728	13	11	do	Ogdensburg.	2	4	0
11	do	W. J. Averill		47,199				1,323			213	1,536	14	0	do	do	2	3	15
14	do	A. McVittie		38,612		20,588		1,082		350	255	1,687	13	11	do	do	2	1	15
19	do	Jas. R. Langdor		23,573	14,351	9,412		661	402	160	417	1,640	13	7	do	do	2	3	0
21	do	Egyptian	33,831			17,000	1,015			289		1,304	13	9	do	Kingston	2	5	15
22	do	H. A. Haskill		28,999	16,499			812	462		272	1,546	13	11	do	Ogdensburg.	2	3	15
23	do	H. R. James		51,960				1,455			227	1,682	14	0	do	do	2	4	0
26	do	F. H. Prince		48,499				1,358			398	1,756	14	0	do	do	2	3	0
27	do	Gov. Smith		45,114				1,264			462	1,726	13	11	do	do	2	4	0
28	do	Columbia	51,248				1,538					1,538	13	8	Gladstone	Kingston	2	3	0
29	do	W. J. Averill		46,703				1,308			234	1,542	14	0	Chicago	Ogdensburg.	2	3	15
31	do	M. H. Boyce		38,787				1,087				1,087	13	11	do	Kingston	2	3	30
2	août.	A. McVittie		50,219				1,407			286	1,693	13	11	do	Ogdensburg.	2	4	15
4	do	Denver		50,556				1,416				1,416	14	0	do	Kingston	2	4	30
7	do	Jas. R. Langdon		34,476				966			683	1,649	13	6	do	Ogdensburg.	2	5	0
9	do	W. A. Haskill		36,905				1,034			513	1,547	13	8	do	do	2	2	0
13	do	F. H. Prince		35,029		10,353		981		176	598	1,755	13	11	do	do	2	3	30
14	do	Gov. Smith		46,383				1,300			414	1,714	13	10	do	do	2	4	0
16	do	W. J. Averill	3,000	20,965		23,530	90	588		400	466	1,544	14	0	do	do	2	3	0
22	do	A. McVittie		24,187		37,647		678		640	369	1,687	13	11	do	do	2	4	0
23	do	J. R. Langdon		37,101		14,117		1,039		240	367	1,646	13	6	do	do	2	4	30
26	do	W. A. Haskill		40,752				1,142			435	1,577	14	0	do	do	2	2	0
30	do	F. A. Prince		20,487		54,353		574		924	230	1,728	14	0	do	do	2	4	30
1er	sept.	Gov. Smith		30,025		18,470		841		314	572	1,727	14	0	do	do	2	4	15
5	do	W. J. Averill		39,240		14,942		1,099		254	206	1,559	14	0	do	do	2	2	45
5	do	H. R. James		21,877		40,118		613		682	438	1,733	14	0	do	do	2	4	15
10	do	A. McVittie		34,083		23,530		955		400	346	1,701	13	11	do	do	2	4	15
11	do	Jas. R. Langdon		44,833				1,256			415	1,671	13	7	do	do	2	5	15
18	do	F. H. Prince		48,493				1,358			398	1,756	13	11	do	do	2	3	30
19	do	Gov. Smith		21,399		36,941		600		628	487	1,715	13	11	do	do	2	3	0
20	do	W. J. Averill		44,998				1,260			298	1,558	13	11	do	do	2	3	15
26	do	H. R. James		21,542		32,059		604		545	598	1,747	14	0	do	do	2	2	30
30	do	Jas. R. Langdon		13,130		33,000		368		561	725	1,654	13	5	do	do	2	3	0
30	do	A. McVittie		21,756		34,647		610		589	459	1,658	13	9	do	do	2	5	0
2	oct.	Escanaba		45,527				1,275				1,275	13	8	do	do	2	1	0
8	do	W. A. Haskill		12,415		43,353		348		737	439	1,524	13	11	do	do	2	1	15
8	do	F. H. Prince		48,741				1,365			351	1,716	13	9	do	do	2	4	15
10	do	Denver		49,549				1,388				1,388	13	10	do	Oswego	2	1	0
10	do	Gov. Smith		30,217		20,530		847		349	371	1,567	13	6	do	Ogdensburg.	2	4	15
12	do	W. J. Averill		39,409				1,104			385	1,489	13	9	do	do	2	3	15
23	do	Jas. R. Langdon		45,970				1,288			353	1,641	13	4	do	do	2	4	15

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1893—*Fin.*

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Fin.*

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.					Allégement sur le chemin de fer Welland.				Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Oats.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
1893.		Ton'x	Pds	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x
26 oct.	Escanaba	918	201	35 6	20 0	13 11	14 0	...	47,000	...	...	...	...	4,547	...	...	...	127	...	...
27 do	Denver	1,029	222	37 0	19 0	15 9	15 7	...	63,720	...	...	...	...	13,121	...	...	...	368	...	...
28 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 6	15 0	...	51,832	...	...	317	...	7,073	...	...	...	198	...	...
28 do	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 4	15 4	...	61,100	...	...	272	...	9,578	...	...	...	268	...	...
28 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 8	15 4	...	66,432	...	...	127	...	10,412	...	...	...	292	...	...
6 nov.	Pueblo	1,054	225	36 0	19 0	15 1	15 2	...	62,557	...	...	...	...	10,985	...	...	...	308	...	...
6 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 10	15 1	...	47,030	...	20,589	353	...	12,977	...	...	...	363	...	...
7 do	Ohio	851	202	35 0	18 6	14 10	14 5	...	45,000	...	...	...	...	7,079	...	...	...	198	...	...
11 do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 6	15 3	...	42,480	...	13,647	474	...	8,112	...	...	...	227	...	...
11 do	Marquette	1,118	235	35 7	18 5	15 3	14 8	...	64,060	...	...	...	...	9,149	...	...	...	256	...	...
20 do	Omaha	940	215	34 6	18 9	15 0	14 0	...	58,632	...	...	...	...	9,926	...	...	...	278	...	...
25 do	A. G. Lindsay	732	196	37 6	14 4	15 0	15 7	...	60,000	...	...	...	...	11,661	...	...	...	326	...	...
1 déc.	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 1	14 2	...	26,257	...	15,470	773	...	1,591	...	4,000	...	45	...	68
1 do	Waverly	990	191	33 7	13 9	15 5	15 4	...	45,433	...	...	...	...	10,225	...	...	...	287	...	...
2 do	Argonaut	985	213	35 0	12 0	14 10	15 0	...	49,760	...	...	...	...	6,201	...	...	...	174	...	...
2 do	J. S. Pickhands	1,319	232	40 0	19 2	15 3	14 11	...	70,222	...	...	...	...	17,488	...	...	...	490	...	...

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Tonnage enregistré.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Oats.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
31 juill.	D. P. Rhodes	891	217	35 0	14 0	15 3	15 3	61,000	...	...	...	...	9,459	...	...	...	283	...	...	...

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 30 avril 1894.

TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1893—*Fin.*

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Fin.*

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal. Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.	Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau au milieu.	Trajet. De	A	Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
1893.		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Pds pcs.			c.	H. M.
26 oct.	Escanaba	....	42,453	....	....	.....	1,189	.....	....	....	1,189	13 4	Chicago	Kingston	2	2 2
27 do	Denver	....	50,599	....	....	.....	1,417	.....	....	....	1,417	14 0	do	Ogdensburg.	2	4 15
28 do	W. A. Haskill	....	44,759	....	....	.....	1,254	.....	....	317	1,571	14 0	do	do	2	3 0
28 do	F. H. Prince	....	51,522	....	....	.....	1,443	.....	....	272	1,715	13 10	do	do	2	3 0
28 do	A. McVittie	....	56,022	....	....	.....	1,569	.....	....	127	1,696	13 11	do	do	2	3 15
6 nov.	Pueblo	....	51,592	....	....	.....	1,445	.....	....	....	1,445	13 11	do	do	2	4 30
6 do	H. R. James	....	34,053	....	20,589	.....	954	.....	350	353	1,657	13 8	do	do	2	4 0
7 do	Ohio	....	37,921	....	....	.....	1,062	.....	....	....	1,062	13 8	do	do	2	3 15
11 do	Jas. R. Langdon	....	34,368	....	13,647	.....	963	.....	232	474	1,669	13 7	do	do	2	3 0
11 do	Marquette	....	54,911	....	....	.....	1,538	.....	....	....	1,538	14 0	do	do	2	4 45
20 do	Omaha	....	48,706	....	....	.....	1,364	.....	....	....	1,364	13 11	do	do	2	5 0
25 do	A. G. Lindsay	....	48,339	....	....	.....	1,354	.....	....	....	1,354	13 11	do	do	2	4 30
1er déc.	A. McVittie	....	24,666	....	11,470	.....	691	.....	195	773	1,659	13 9	do	do	2	3 0
1er do	Waverly	....	35,208	....	....	.....	986	.....	....	....	986	13 10	do	do	2	6 30
2 do	Argonaut	....	43,559	....	....	.....	1,220	.....	....	....	1,220	14 2	do	do	2	4 0
2 do	J. S. Pickhands	....	52,734	....	....	.....	1,477	.....	....	....	1,477	13 3	do	do	2	4 45

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.	Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau au milieu.	De	A	Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
31 juill.	D. P. Rhodes	51,541	....	....	....	1,547	....	.....	....	....	1,547	14 0	Gladstone	Kingston	2	3

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 avril 1894.

K.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892 et 1893.

Articles.	1881. Tonneaux.	1882. Tonneaux.	1883. Ton'x.	1884. Ton'x.	1885. Ton'x.	1886. Ton'x.	1887. Ton'x.	1888. Ton'x.	1889. Ton'x.	1890. Ton'x.	1891. Ton'x.	1892. Ton'x.	1893. Ton'x.
Classe 3.													
Fer, en gueuse	858	459	...	...	...	...	...	...	...	...	371	...	...
do tout autre	...	9	5	...	7	15	...	418	...	...	...	...	...
Pierre, pour la taille	233	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pommes	...	1	...	...	513	49	33	...	...	...	...	54	...
Orge	...	259	...	38	...	...	...	...	...	...	...	...	600
Maïs	69,066	17,474	109,191	55,552	44,401	116,517	24,609	66,443	195,350	139,798	52,539	53,689	278,564
Fleur de farine	4,476	5,920	5,089	9,659	2,874	2,934	6,140	3,865	6,841	3,065	3,324	2,874	5,514
Farine, toutes sortes	...	...	1,188	...	16	125	87	100	148	222	67	16	...
Avoine	...	...	...	872	...	...	...	...	320	479	...	...	9,761
Pois	...	...	726	433	11	608	362	...	...	...	390	524	...
Seigle	...	1,269	518	477	...	...	...	...	1,284	1,120	64,978	9,119	3,669
Graines, toutes sortes	...	37	2	...	42	33	...	12	3	2	2	75	...
Tabac, brut	...	1	...	...	...	25	...	...	...	...	1	...	...
Blé	77,061	161,692	76,379	84,822	52,157	86,815	160,063	93,915	70,815	75,515	159,785	194,281	209,212
Tous autres produits agricoles, légumes	...	1	...	...	1	...	17	...	798	3	2	...	...
Peaux vertes et sal., cornes et sab.	...	...	77	...	...	...	...	...	...	...	...	20	...
Chevaux	...	1	...	...	2	1	1	2	2	3	2	2	1
Saindoux et huile de saindoux	361	206	6	...	...	22	...	54	...	...	100	...	...
Lard	5,141	278	212	318	30	936	418	265	1,220	221	201	...	...
Tous autres produits agricoles, animaux			...	...	4	68	29	39	32	117	...	103	...
Total, classe 3	157,196	187,609	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545	281,762	260,757	507,321
Classe 4.													
Cendre	13	10	3	36	97	44	113	85	107	70	40	17	23
Meubles	4	12	6	10	5	6	9	2	...	1	2	1	...
Verre, de toutes sortes	47	6	1	...	...	...	...	3	...	1	1	...	...
Mélasse	...	18	43	...	...	28	...	...	...	...	...	...	...
Clous	...	...	...	1	...	...	1	...	...	...	...	...	...
Huile	...	425	...	78	7	6	14	...	4	6	...	...	...

K.—Tableau indiquant la quantité de fret passé à l'est du lac Erié. etc.—*Fin.*

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
	Tonneaux.	Tonneauz.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.													
Peinture	.....	4	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Poix et goudron	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	.....	.....	2	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, brute	291	484	269	317	.....	.....	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Térébenthine	.....	2	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Whisky, bière et autres spiritueux	.....	25	35	.....	.....	8	.....	3	20	26	105	6	1
Marchandises non énumérées	60	105	53	37	29	100	72	105	193	142	278	36	4
Total, classe 4	415	1,092	412	480	138	193	236	198	324	246	426	60	28
Classe 5.													
Barils, vides	1	3	.....	37	128	6	88	40	.....	.....	.....	1	.....
Bois de service, scié	2,849	3,639	6,311	7,531	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118	3,579	3,908	1,678	667
Douves, pipes et barils	1,001	2,359	2,024	200	856	332	184	139	.....	.....	.....	8	.....
do Indes occident. et pipes	1,198	1,130	451	863	.....	287	131	1,623	270	.....	.....	200	.....
Bois de const., carré, sur navires.	3,227	1,574	290	.....	639	1,330	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do en radeaux.	3,250	1,149	2,314	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302	.....	5,680	400	.....
Articles en bois	76	205	199	68	76	101	45	25	.....	1	.....	.....	.....
Total, classe 5	11,602	10,059	11,589	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580	9,588	2,327	667
Classe spéciale.													
Houille	.....	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total	169,213	198,835	205,394	168,715	132,968	244,514	213,834	183,899	292,827	224,371	291,776	263,144	508,016

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Érié, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892 et 1893.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques	81	96	78	200	44	66	3	187	84	252	469		
Ciment et chaux hydraulique	38	533	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62	2,380	1,570	3,169
Argile, chaux et sable	121	56	56			1	134	95	3	8	206	240	
Poisson	18	406				1	95	1	80	26	7	426	465
Gypse					13								
Fer, chemin de fer	16,476	11,246	8,725	2,031	12,356	6,629	153	9,148	15,513	20,003	2,855	1,171	6,576
do engueuse	8,131	3,575	2,460	43	23	10	368	573	250	20	112	74	25
do tout autre	900	686	528	366	290	76	1,997	297	290	584	595	387	543
Sel	5,175	1,820	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,599	4,216	7,440	4,391	2,034	995
Pierre, pour la taille	5				7					12		145	
Fleur de farine			21							48			3
Farines			5					31					
Avoine			264										
Pommes de terre	359	23					4						
Graines, de toutes sortes	65	14						24	215	100			
Produits agricoles, non énumérés, légumes	2		25	1	1			35	19		52		
Chevaux		2							2				
Saindoux et huile de saindoux					3		3			72		16	
Lard				45						33			
Laine		3					4			13	2	13	
Tous autres articles non énumérés						6	4	77		1	2		
Total, classe 3	31,371	18,460	17,994	3,707	14,428	12,896	8,702	15,244	21,495	28,674	11,071	6,076	11,776
Classe 4.													
Cendre, potasse et perlasse					226	20				10	31	88	
Faïencerie et poterie	24	116	137	47	10	40	164	336	112	11	251	8	98
Bois de teinture, etc			2			1	4						
Meubles	3	4	4	1		9	1	1			1	3	
Verres, toutes sortes	97	359	156	160	32	39	53	77	71	23	30	152	365
Manille		5	5	17		7	5	1					
Mélasse	14	58	3			23	1	7	56			32	43

L.—Tableau indiquant la quantité du fret passé à l'ouest de Montréal, etc.—*Suite.*

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.													
Clous	258	576	1,085	160	205	389	147	578	736	453	560	276	472
Huile, en barils	54	119	122	80	10	82	28	22	9	11	64	2	44
Peinture	47	124	103	161	24	36	80	59	49	24	61	15	70
Poix et goudron	1	....	50	1	....	5	1	....	....	13	22	15	26
Résine	....	11	21	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....
Cendre de soudre	3,177	1,040	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766	554	377	352	68
Acier	29	....	3	142	....	1	423	3	3	1	....	269	426
Pierre brute	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	14
Sucre	5	465	375	290	64	316	207	98	7	551	412	1,320	2,218
Etain	959	641	1,669	1,832	10	549	2,225	198	480	40	23	27	34
Térébenthine	....	....	1	1	....	1	1	1	1	2	....	....	....
Blanc de plomb	....	14	....	3	....	3	4	2	4	19	3	6	35
Blanc de céruse	10	5	19	....	9	....	7	....	33	34	50	71	31
Whisky, bière, etc	91	564	791	364	259	174	287	228	124	350	294	220	26
Marchandises non énumérées	984	1,992	2,608	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	1,180	810	538	799
Total, classe 4	5,753	6,093	8,957	5,687	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873	3,277	2,989	3,394	4,769
Classe 5.													
Barils, vides	40	130	179	....	....	227	....	....	2	....	....	....	....
Bois de service, scié, sur navires	....	175	318	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Articles en bois	26	23	....	3	2	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, classe 5	66	328	497	3	2	227	....	....	....	....	....	....	....
Classe spéciale.													
Houille	....	....	40	28	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Grand total	37,190	24,881	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951	14,060	9,470	16,545

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation en 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892 et 1893.

Articles.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.														
Briques	22		3				41				4			
Ciment et chaux hydraulique			2				31		4					
Poisson				1				2				1		5
Fer, chemin de fer				142										
do tout autre		79	114	90	40		45			520	1	10	1	102
Sel				8			1					494		
Pierre, pour la taille	258			38	15									
Pommes		1	8											
Orge			537	735				1,709	2		6,519	8,113	6,433	16,751
Maïs	16,122	30,031	32,433	66,128	53,707	63,229	93,503	83,431	102,974	147,045	180,842	127,494	131,222	198,777
Fleur de farine			107	2,041	1,715	124	7,591	11,780	8,563	5,017	9,204	6,802	11,018	6,588
Foin, pressé					13									
Farines, de toutes sortes			5	8,579	8,170		13,201	10,726	11,598	17,224	20,482	26,096	31,724	36,352
Tourteaux oléagineux				1										
Avoine	296			731	9,874	882	4,790	12,050	26,510	27,492	27,030	52,823	36,935	23,870
Pommes de terre			1							1	1			
Seigle			684						179					864
Graines, de toutes sortes		16		662	511		236	44	48	151	135	256	50	16
Blé	30,611	34,320	30,227	54,282	40,956	53,235	53,258	37,678	39,999	39,229	31,527	32,097	26,950	28,187
Produits agricoles, légumes			5	3			2	2			14	42		
Peaux vertes et salées, etc				60	73		414	170	39					
Chevaux			1	6	6		1	2		1	1	3		2
Saindoux et h. de saindoux, etc				5	7		13	14	19	32	30	10		1
Viandes, autres que le lard			1	12	4		1	18	14	3	15	2	29	
Lard			1	163			106	108	19	21	88	73	1	52
Moutons					1									
Laine				95			1,125	86	18	452		1,237	70	80
Total, classe 3	47,309	64,447	64,129	133,782	115,092	117,470	174,359	157,820	189,986	237,188	275,893	255,553	244,433	311,647
Classe 4.														
Instruments aratoires		3		1				9						
Poterie et faïencerie		4	1	1					1	1				
Meubles			15	25	16		21	24	30	30	21	7		6

M.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton x.
Classe 4—Fin.														
Verrerie, de toutes sortes			66		1		2					1		
Clous		102	7	51	26		4							
Huile, en barils			995	206	255		6	8				1		
Peinture			3	6							3		44	
Cendre de soude			7											
Acier			1						3				1	
Pierre brute	192	29	33	87	7		38			2				
Blanc de plomb		2	6	5							1			
Whisky, bière et tous autres spiritueux	14		12	156	26		21	63	151	190	228	167	46	83
Marchandises non énumérées	1	49	91	941	481	2	824	469	1,453	1,679	1,822	1,865	1,331	1,693
Total, classe 4	207	189	1,237	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075	2,041	1,422	1,782
Classe 5.														
Barils vides														9
Bois de service, scié, sur navires	33,555	30,462	34,182	34,189	43,713	44,668	43,776	29,845	28,333	55,074	38,030	45,504	54,173	68,985
Cercles				26										
Bardeaux	9		9	9	76	111	463		6	51				13
Douves, saloirs				25					82					
Articles en bois, etc	1	4	43	30	11		2	26	141	333	8	4	54	
Total, classe 5	33,565	30,466	34,234	34,279	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038	45,508	54,227	69,007
Classe spéciale.														
Houille	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615	1,382	651	2,123
Pierre, impropre à la taille										1,681	18			
Cryolithe											1,620	1,773		
Total, classe spéciale	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253	3,155	651	2,123
Grand total	81,952	96,266	110,286	174,912	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353	318,259	306,257	300,733	384,559

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Coborne à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1893.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Vapeur canadien "Acadia"	656	142	514
do do	655	150	505
do do	660	164	496
do do	659	180	479
do "Arabian"	1,200	660	540
do do	1,200	660	540
do do	1,201	644	557
do do	1,237	697	540
do do	1,204	690	514
do "Glengarry"	630	315	315
do "Lake Michigan"	516	172	344
do do	510	158	352
do do	519	168	351
do "Melbourne"	675	261	414
do do	690	282	408
do do	673	268	405
do do	665	251	414
do do	672	255	417
do St. Magnus"	871	448	423
do do	974	552	422
do do	1,004	582	422
do do	1,004	575	429
do do	975	555	420
do do	1,010	603	407
Voilier canadien "Jno. Gaskin"	1,086	399	687
do "Kildonan"	1,136	272	864
do "Winnipeg"	1,231	519	712
Total	23,513	10,622	12,891

Nombre de cargaisons de blé 27
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston .... 23,513 tonneaux.
do transbordée à Kingston .... 10,622 do
do transportée à Montréal sans transbordement à Kingston .... 12,891 do

TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation de 1893.

Nom des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien " Acadia "	630	122	508
do " Arabian "	1,154	618	536
do " Cuba "	650	252	398
do " Lake Michigan "	485	163	322
do do	489	128	361
do " Niagara "	714	330	384
do " St. Magnus "	933	505	428
Total	5,055	2,118	2,937

Nombre de cargaisons de maïs	7	
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	5,055	tonneaux.
do transbordée à Kingston	2,118	"
do transportée à Montréal sans transbordement à Kingston	2,937	"

RÉCAPITULATION du nombre de navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain jusqu'à Kingston, la quantité transbordée et la quantité transportée à Montréal, pour la saison de 1893.

—	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé	27	
Maïs	7	
Total	....	34
	Tonneaux.	Tonneaux.
Quantité de blé passée par le canal Welland en destination de Montréal	23,513	
do maïs do do	5,055	
Total passé par le canal Welland	....	28,568
Quantité des susdites cargaisons transbordée à Kingston :—		
Blé	10,622	
Maïs	2,118	
Total transbordé	....	12,740
Quantité des susdites cargaisons transportée à Montréal sans transbordement à Kingston, savoir :—		
Blé	12,891	
Maïs	2,937	
Total de la quantité à Montréal	....	15,828
Total	....	28,568

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1893.

	Navires canadiens.		Navires américains.		Total.
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	Vapeur et voiles.
	No. 100 Tonnage 65,072	No. 46 Tonnage 22,622	No. 169 Tonnage 148,001	No. 88 Tonnage 58,951	No. 40 Tonnage 294,646
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	1,527	183	.....	.....	1,710
Maïs	23,817	12,946	146,392	60,918	244,075
Avoine	223	.....	4,033	3,038	7,294
Pois	.....	.....	.....	.....	.....
Seigle	.....	.....	2,352	455	2,807
Blé	79,081	31,185	63,719	47,360	221,345
Total	104,648	44,314	216,496	111,771	477,231

	Tonneaux.
100 cargaisons sur les vapeurs canadiens, quantité totale	104,648
46 do voiliers do do	44,314
169 do vapeurs américains	216,496
83 do voiliers do	111,771

P.—QUANTITÉ totale de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1893.

Sommaire.		Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens, 100 cargaisons de grain		104,648	
Voiliers do 46 do		44,314	
Total, navires canadiens			148,962
Vapeurs américains, 169 cargaisons de grain		216,496	
Voiliers do 88 do		111,773	
Total, navires américains			328,269
Total, navires canadiens et américains			477,231
Distribué comme suit :—		Tonneaux.	Tonneaux.
34 cargaisons arrivées à Kingston dans des navires canadiens, avec un chargement de		28,568	
Transbordé à Kingston		12,740	
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston			15,828
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs cargais. comme suit :—			
112 cargaisons dans des navires canadiens	120,394		
257 do do américains	328,269		
Quantité moyenne déchargée		448,663	
Quantité transbordée pour Montréal		401,193	
Total, quantité transbordée de Kingston à Montreal			413,933
Quantité transférée de Kingston à Ogdensburg, N.-Y., 24,961			
Quantité ci-dessus, transbordée d'Ogdensburg à Montréal			22,840
Quantité transbordée pour Cardinal	2,893		
do restant à Kingston	19,616		
do do Ogdensburg	2,121		
Total, quantité restant à Kingston, Ogdensburg et Cardinal			24,630
Total			477,231

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, pour les saisons de 1892 et 1893.

—	1892.		1893.	
	Nombre de cargaisons	Tonneaux.	Nombre de cargaisons	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des navires canadiens	158	159,018	146	148,962
do do do américains.....	89	109,812	257	328,269
Total.....	247	268,830	403	477,231
Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal.....	....	244,759	....	413,933
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston.....	....	12,233	....	15,828
Quantité restant à Kingston.....	....	3,659	....	19,616
Quantité transbordée pour Cardinal.....	....	3,838	....	2,893
Quantité transférée aux élévateurs à Ogdensburg, N.-Y..24,691..	....	....	....	....
Quantité de ce qui précède transbordée pour Montréal.........	....	....	....	22,840
Quantité restant à Ogdensburg.....	....	....	....	2,121
Total.....	....	268,830	....	477,231

Aucun navire n'a transporté sa cargaison sans transbordement en 1893, contre 2 en 1892.
34 navires ont allégé leurs cargaisons en 1893, contre 25 en 1892.
369 ont déchargé toutes leurs cargaisons en 1893, contre 220 en 1892.

S.—La quantité de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1893, inclusivement, et le montant des péages perçus sur cette houille, sont comme suit:—

Année.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total, tonneaux.	Montant des péages perçus. — Taux, 20 cts par tonneau.
	Montée.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		$ c.
1885	....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886	....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887	....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888	....	172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889	....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
1890	80	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30
1891	....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928 20
1892	....	183,244	651	12,391	15,330	211,616	42,284 13
1893	....	204,704	2,123	8,325	17,944	233,096	46,619 20

Note.—Les péages sur la houille bitumineuse passée par le canal Welland pendant la saison de 1890, ont été réduits de 20 à 10 centins le tonneau, par A.C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891, 1892 et 1893 étant de 20 centins le tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

T.—État indiquant la quantité de houille passée par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1893, inclusivement.

Année.	Quantité passée en franchise.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Montant des péages perçus sur la quantité descendue à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ c.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,579	121,618	129,197	18.242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891	7,951	141,701	149,652	21,255 15
1892	7,543	157,134	164,677	23,570 10
1893	2,285	147,139	149,424	22,070 85

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1883 à 1893, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	3	2	......
Produits agricoles non énumérés, légumes	......	3	3
" " animaux	......	6	......
Instruments aratoires	......	......	1
Orge	......	......	735
Houille	......	89,344	5,372
Maïs	109,191	6,815	66,128
Faïencerie et poterie	......	......	1
Poisson	......	......	1
Fleur de farine	5,089	......	2,041
Meubles	6	8	25
Verrerie	1	9	......
Chevaux	......	......	6
Peaux vertes et salées	77	26	60
Fer, chemin de fer	......	......	142
do tout autre	5	39	90
Saindoux et huile de saindoux	6	1	5
Farines, de toutes sortes	1,188	138	8,579
Viandes, autres que le lard	......	2	12
Manille	......	......	4
Mélasse	43	4	1
Clous	......	......	51
Avoine	......	......	731
Huile, en barils	......	300	206
Tourteaux oléagineux	......	......	1
Pois	726	......	......
Lard	212	13	163
Peinture	......	......	6
Guenilles	......	......	271
Seigle	518	......	......
Sel	......	......	8
Pierre, pour la taille	......	2,584	38
do taillée	269	353	87
Graines, de toutes sortes	2	......	662
Acier	1	......	......
Sucre	2	......	......
Spiritueux, bière, etc	35	98	156
Tabac, brut	......	5	......
Suif	......	2	......
Blé	76,379	3,835	54,282
Blanc de plomb	......	......	5
Laine	......	......	95
Tous autres effets et marchandises non énumérés	52	109	665
Barils, vides	......	4	......
Bois de chauffage, sur navires	......	930	......
Cercles	......	......	26
Bois de service, scié, sur navires	6,311	792	34,732
Douves et fonds, barils	......	31	......
do pipes	2,024	2,738	......
do Indes occidentales	451	1,946	......
Douves, saloirs	......	......	25
Bardeaux	......	......	9
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	......	1	......
Bois de construction, carré	2,604	74,329	......
Articles en bois et bois en partie fabriqué	199	35	30
Total	205,394	184,502	175,455

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	36	10	....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	....	7	....
do do animaux	....	2	....
Instruments aratoires	....	9	....
Orge	38	52	....
Houille	....	32,598	4,293
Maïs	55,552	9,552	53,707
Bestiaux	....	1	....
Poisson	....	13	....
Fleur de farine	9,659	....	1,715
Meubles	10	17	16
Verrerie, de toutes sortes	....	10	1
Foin, pressé	....	....	13
Chevaux	....	2	6
Peaux vertes, cornes et sabots	....	....	73
Fer, tout autre	....	8	40
Cryolithe et miner. chim., et autre minerai, excep. le fer.	....	10	....
Saindoux et huile de saindoux	....	2	7
Farines, de toutes sortes	....	5	8,170
Viandes, autres que le lard	....	28	4
Marbre	....	....	1
Clous	1	....	26
Avoine	872	....	9,874
Huile, en barils	78	354	255
Pois	433	....	....
Lard	318	....	....
Seigle	477	....	....
Sel	....	364	....
Pierre, pour la taille	....	2,059	15
do taillée	317	190	7
Graines, de toutes sortes	....	111	511
Mouton	....	....	1
Spiritueux, bière, etc	....	11	26
Térébenthine	1	....	....
Blé	84,822	2,549	40,975
Tous autres articles et marchandises non énumérés	37	104	480
Barils, vides	37	3	1
Bois de chauffage, sur navires	....	930	....
Bois de service, scié, sur navires	7,531	85	45,239
Douves et fonds, barils	....	22	....
do pipes	200	487	....
do Indes occidentales	863	406	....
Bardeaux	....	7	76
Bois de construction, carré	7,365	50,414	....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	68	3	11
Total	168,715	100,425	165,543

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 28 mai 1884.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	97	....	....
Pommes	513	....	....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1	....	....
do do animaux	2	....	....
Orge	....	....	228
Houille	....	31,350	4,974
Maïs	44,401	9,906	63,229
Faïence et poterie	1	....	....
Fleur de farine	2,874	....	124
Meubles	5	11	....
Chevaux	2	1	....
Fer, en gueuse	....	100	....
do tout autre	7	....	....
Minerai de fer	....	....	987
Saindoux et huile de saindoux	....	2	....
Farines, de toutes sortes	16	....	....
Avoine	....	....	882
Huile, en barils	7	568	....
Pois	11	....	....
Peinture	....	68	....
Lard	30	....	....
Sel	....	407	....
Pierre, pour la taille	....	3,749	....
do ouvrée	....	8	....
Graines, de toutes sortes	42	10	....
Spiritueux, bière, etc	....	25	....
Suif	2	4	....
Blé	52,157	2,003	53,235
Toutes autres marchandises non énumérées	28	8	2
Barils, vides	128	8	....
Bois de chauffage, sur navires	....	540	....
Bois de ser ice, scié	19,945	6,774	49,561
Douves et fonds	856	604	....
Bardeaux	....	....	111
Bois de construction, carré	11,767	69,616	....
Articles en bois	76	....	....
Total	132,968	125,762	173,333

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau à compter du 1er juillet 1885, par un A. C. du 4 juillet 1885.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montreal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1886.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	44	10	11
Pommes	49		
Produits agricoles, non énumérés, légumes		1	1
Briques			41
Ciment et chaux hydraulique			26
Houille		49,724	5,400
Maïs	116,517	8,871	93,503
Fleur de farine	2,934		7,591
Meubles	6	15	21
Verrerie, de toutes sortes			2
Chevaux	1		1
Peaux vertes et salées, etc			414
Fer, en gueuse		617	43
do tout autre	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux	22	9	13
Farines, toutes sortes	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard	67	64	1
Marbre		2	
Mélasse	28	7	
Clous			4
Avoine		41	4,790
Huile	6	28	6
Pois	608		
Lard	936	407	106
Peinture	1	1	
Guenilles			13
Sel		29	1
Pierre, pour la taille		4,314	
" ouvrée		103	38
Graines, toutes sortes	33	3	236
Sucre			3
Spiritueux, bière, etc	8	12	21
Tabac, brut	25		
Suif	1	2	1
Blé	86,815	969	53,258
Laine			1,125
Marchandises non énumérées	100	46	793
Barils vides	6	2	
Flottes		20	
Bois de service, scié, sur navires	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc		22	
Douves et fonds, barils		57	
" pipes	332	339	
" Indes occidentales	287	444	
Bardeaux		12	463
Bois de construction, carré,	16,740	44,335	
Articles en bois	101	45	2
Total	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 avril 1886.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	113		
Pommes	33		
Produits agricoles non énumérés, légumes			2
Instruments aratoires			9
Orge			1,709
Houille		25,968	1,163
Maïs	24,609	6,898	83,431
Poisson			2
Fleur de farine	6,140		11,780
Meubles	9	9	24
Chevaux	1	1	2
Peaux vertes et salées, etc			170
Fer, en gueuse		1,137	
" tout autre		7	
Saindoux et huile de saindoux		6	14
Farines, de toutes sortes	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard	29	15	18
Clous	1		
Avoine			12,050
Huile	14	190	8
Tourteaux oléagineux	17		
Pois	362		
Lard	418	86	108
Pierre, pour la taille		3,531	
" ouvrée	12	543	
Graines		4	44
Sucre	15		1
Spiritueux		99	63
Blé	160,063	4,940	37,678
Laine			86
Toutes autres marchandises non énumérées	72	123	468
Barils, vides	88		24
Bois de service, scié	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds, barils		27	
" " pipes	184		
" " Indes occidentales	131	838	
Bois de construction, carré,	14,390	21,351	
Articles en bois et bois en partie ouvré	45	1	2
Total	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 mars 1887.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	85		
Pommes		45	
Orge			2
Ciment et chaux hydraulique			4
Houille		27,183	878
Maïs	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie		4	1
Fleur de farine	3,865		8,563
Meubles	2	1	30
Verrerie, de toutes sortes	3	2	
Foin, pressé		20	
Chevaux	2		
Peaux vertes et salées			39
Fer, en gueuse		549	
do tout autre	418	490	
Saindoux et huile de saindoux	54	12	18
Farines, de toutes sortes	100		11,598
Viandes, autres que le lard	39	6	14
Avoine			26,510
Huile		3	
Pois		54	
Lard	265	61	19
Chiffons			14
Seigle		632	179
Pierre, pour la taille		6,535	
do ouvrée		126	
Graines, de toutes sortes	12	1	48
Acier			3
Sucre		2	4
Spiritueux	3	2	151
Suif			1
Blé	93,915	14,365	39,999
Laine			18
Tous autres effets et marchandises non énumérés	105	34	1,435
Barils, vides	40		133
Bois de service, scié	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils	15	7	
do pipes	124		
do Indes occidentales	1,623	13	
do saloirs	1	1	
Bardeaux			6
Bois de construction, carré, sur navires	11,586	33,669	
Articles en bois	25		8
Total	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montrèal.	Quantité deseendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	107	5	....
Houille	....	25,931	1,124
Maïs	195,350	11,200	147,045
Faïencerie et poterie	....	1	1
Poisson	....	5	....
Fleur de farine	6,841	....	5,017
Meubles	....	4	30
Chevaux	2	....	1
Fer, en gueuse	....	613	....
do tout autre	....	....	520
Saindoux et huile de saindoux	....	5	19
Farines, de toutes sortes	148	....	17,224
Viandes, autres que le lard	32	2	3
Mélasse	....	....	88
Avoine	320	....	27,492
Huile, en barils	4	2	....
Tourteaux oléagineux	798	....	....
Pommes de terre	....	....	1
Lard	1,220	114	21
Seigle	1,284	634	....
Sel	....	316	....
Pierre, pour la taille	....	6,784	....
do ouvrée	....	11	2
do impropre à la taille	....	375	1,681
Graines, de toutes sortes	3	....	151
Spiritueux, bière, etc	20	8	190
Suif	....	....	13
Blé	70,815	7,241	39,229
Laine	....	....	452
Marchandises	193	129	1,591
Barils vides	....	....	173
Bois de service, scié	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc	....	220	....
Traverses de chemin de fer	....	852	....
Billots	....	....	158
Douves et fonds, barils	....	4	....
do pipes	202	304	....
do Indes occidentales	68	559	....
Bardeaux	....	....	51
Piquets, etc	....	17	....
Bois de construetion, carré	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc	....	....	2
Total	292,827	130,584	313,574

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 18 mars 1889.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréa	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports americains.
1890.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	70		
Tous autres produits, animaux	14		
do légumes	1		
Orge			6,519
Briques			4
Houille		22,781	615
Maïs	134,966	11,584	180,842
Poisson	49		
Fleur de farine	3,065		9,204
Meubles	1	1	21
Verre, de toutes sortes	1		
Chevaux	3		1
Fer, tout autre			1
Cryolithe		1,280	1,620
Saindoux et huile de saindoux		5	30
Farines	222		20,482
Viandes			15
Avoine	479	73	27,030
Huile, en barils	6		
Tourteaux oléagineux	2		
Peinture			3
Pois			14
Lard	221	19	88
Pommes de terre			1
Seigle	1,120	1	
Sel		701	
Pierre, pour la taille		5,761	
do ouvrée		639	18
Graines, de toutes sortes	2		135
Spiritueux, etc	26		228
Suif	54		
Blé	75,515	5,241	31,527
Blanc de plomb			1
Marchandises	142	32	1,822
Barils, vides			7
Bois de chauffage, sur navires		1,398	
Bois de service, scié, sur navires	3,195	3,767	47,590
do en radeaux	384		
Douves et fonds, pipes		187	
do Indes occidentales		36	
Bardeaux			14
Bois de construction, carré, sur navires		73,112	
do en radeaux		17,683	
Articles en bois	1		1
	219,539	144,301	327,833
Maïs 16,033			
Avoine 400			
16,433	16,433		*16,433
Total	235,972	144,301	311,400

*Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation), à destination de Montrèal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêtés en conseil du 26 février et du 5 mai 1890.

U—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	40	....	....
Produits agricoles	2	....	42
Orge	....	....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Houille	....	20,698	1,382
Fleur de farine	3,324	....	6,802
Poisson	....	....	1
Meubles	2	2	7
Verre	1	....	1
Chevaux	2	2	3
Foin	....	21	....
Fer, en gueuse	371	128	....
do tout autre	....	1,036	10
Saindoux et huile de saindoux	100	16	10
Farines, de toutes sortes	67	....	26,096
Viandes, autres que le lard	....	1	2
Mélasse	....	20	18
Avoine	....	....	52,823
Huile	....	....	1
Pois	390	....	....
Lard	201	....	73
Chiffons	....	....	60
Seigle	64,978	969	....
Graines, de toutes sortes	2	....	256
Sel	....	1,861	494
Pierre, pour la taille	....	6,602	....
do brute	....	7	....
Tabac	1	....	....
Suif	....	9	8
Blé	159,785	692	32,097
Douves, pipes	....	8	....
Whisky et toutes autres liqueurs	105	57	167
Laine	....	....	1,237
Marchandises	278	6	1,779
Cryolithe	....	1,098	1,773
Bois de service, sur navires	2,991	1,300	56,456
do en radeaux	917	....	....
Bois de construction, carré, en radeaux	5,680	14,638	....
Barils	....	....	4
	291,776	54,315	317,209
Maïs 12,169			
Blé 5,648			
	17,817	....	*17,817
Total	309,593	54,315	299,392

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation), à destination de Montréal, ou quelque port à l'est de ce point, par arrêté en conseil du 25 mars 1891.

U.—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour l'année 1892.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	17	2	
Pommes	54		
Orge			6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Houille		14,839	651
Farine	2,874		11,018
Poisson	9		
Meubles	1		7
Peaux vertes et salées	20		
Cheveaux	2		
Fer, en gueuse		100	
do tout autre		765	1
Farine, de toutes sortes	16		31,724
Viandes, autres que le lard	94		29
Avoine			36,935
Huile		7	
Pois	524		
Pommes de terre			1
Lard			44
Seigle	9,119	273	
Sel		865	
Graines, de toutes sortes	75		50
Acier			1
Pierre pour la taille		1,264	
Sucre			20
Blé	194,281	5,373	26,950
Whisky, bière, spiritueux, etc	6	15	46
Laine			70
Marchandises non énumérées	36	13	1,304
Barils, vides	1		29
Bois de service, scié, sur navires	1,678	150	83,403
Bois de construction, carré	440	42,768	440
Douves et fonds, pipes	8	80	
do do Indes occidentales	200	76	
Bardeaux			25
Total	263,144	74,227	330,403
*Blé	+4,341	—4,341	
Total	267,485	69,886	330,403

* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été admise sur le blé, le blé-d'inde, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, descendus sur toute la longueur des canaux de Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, ou autres ports à l'est de Montréal, et tels produits exportés du pays, et dans ces cas seulement.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour la saison de navigation de 1893.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1893.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	23		
Orge	600	1,110	16,751
Briques		1,251	
Maïs	278,564	5,752	156,776
Houille		17,944	2,123
Farine	5,514		6,588
Poisson			5
Meubles			6
Chevaux	1	1	2
Fer en gueuse			100
do tout autre			2
Farine, de toutes sortes		1,025	36,352
Viandes, de toutes sortes			1
Avoine	9,761	1,090	20,313
Lard			52
Seigle	3,669	1	1
Sel		286	
Graines, de toutes sortes			16
Blé	209,212	17,602	29,117
Whisky, bière, etc	1		83
Laine			80
Marchandises non énumérées	4	2	1,693
Barils, vides			9
Bois de chauffage (en radeaux)		15	
Bois de service scié, sur navires	667	1,981	123,665
Bardeaux			13
Bois de construction, carré		45,605	
Douves et fonds, barils		12	
do pipes		7	
do Indes occidentales		53	
Total	508,016	93,737	393,748

Il n'y a eu aucune remise des taux de péage sur le grain passé par le canal Welland descendu à Montréal pendant la saison de navigation en 1893

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit : " Pour la saison de 1893, les taux de péage pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, graine de lin et sarrasin, allant à l'ouest par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'ouest par les canaux du Saint-Laurent, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent."

U.—État indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	38	52	....
Maïs	55,552	9,552	53 707
Avoine	872	....	9,874
Seigle	477	....	....
Blé	84,822	2,549	40,975
Total du grain	141,761	12,153	104,556
Autres articles	26,954	88,272	60,987
Total	168,715	100,425	165,543
1885.			
Orge	....	....	228
Maïs	44,401	9,906	63,229
Avoine	....	....	882
Pois	11	....	....
Seigle	....	....	....
Blé	52,157	2,003	53,235
Total du grain	96,569	11,909	117,574
Autres articles	36,399	113,853	55,759
Total	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge	....	....	....
Maïs	116,517	8,871	93,503
Avoine	....	41	4,790
Pois	608	....	....
Seigle	....	....	....
Blé	86,815	969	53,258
Total du grain	203,940	9,881	151,551
Autres articles	40,574	108,246	82,703
Total	244,514	118,127	234,254
1887.			
Orge	....	....	1,709
Maïs	24,609	6,898	83,431
*Avoine	....	....	12,050
Pois	362	....	....
Seigle	....	....	....
Blé	160,063	4,940	37,678
Total du grain	185,034	11,838	134,868
Autres articles	28,800	55,794	69,447
Total	213,834	67,632	204,315

* Il n'y a pas de remise sur l'avoine pour 1887, 1888 et 1889.

U.—État indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1888	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	2
Maïs	66,443	25,469	102,974
Avoine	.....	.....	26,510
Pois	.....	54	.....
Seigle	.....	632	179
Blé	93,915	14,365	39,999
Total du grain	160,358	†40,520	169,664
Autres articles	23,541	73,281	68,803
Total	183,899	113,801	238,467
1889.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	195,350	11,200	147,045
Avoine	320	.....	27,492
Pois	.....	.....	.....
Seigle	1,284	634	.....
Blé	70,815	7,241	39,229
Total du grain	267,769	19,075	213,766
Autres articles	25,158	111,509	99,808
Total	292,927	130,584	313,574
1890.			
Orge	.....	.....	6,519
Maïs	150,999	11,584	180,842
Avoine	879	73	27,030
Pois	.....	.....	14
Seigle	1,120	1	.....
Blé	75,515	5,241	31,527
Total du grain	228,513	16,899	‡245,932
Autres articles	7,459	127,402	81,901
Total	235,972	144,301	327,833
1891.			
Orge	.....	.....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Avoine	.....	.....	52,823
Pois	390	.....	.....
Seigle	64,978	969	.....
Blé	159,785	692	32,097
Total du grain	277,692	6,805	220,527
Transbordé à Ogdensburg pour Montréal	+ 17,817	.....	− 17,817
Total	295,509	.....	202,710
Autres articles	14,084	47,510	96,682
Grand total	309,593	54,315	299,392

† En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer canadien du Pacifique et Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

‡ Sur cette quantité de grain, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	....	....	6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Avoine	....	....	36,935
Pois	524	....	....
Seigle	9,119	273	....
Blé	194,281	5,373	26,950
Total du grain	257,613	13,283	201,540
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée à Montréal.	* 4,341	4,341	....
Total	261,954	8,942	201,540
Autres articles	5,531	60,944	128,863
Total	267,485	69,886	330,403
1893.			
Orge	600	1,110	16,751
Maïs	278,564	5,752	156,776
Avoine	9,761	1,090	20,313
Pois	....	....	....
Seigle	3,669	1	1
Blé	209,212	17,602	29,117
Total du grain	501,806	25,555	222,958
Autres articles	6,210	68,182	170,790
Total	508,016	93,737	393,748

* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensbourg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

V.—SOMMAIRE de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.

	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.
Grain	10,650	121,876
Autres articles	173,852	53,579
Total	184,502	175,455
1884.		
Grain	12,153	104,556
Autres articles	88,272	60 987
Total	100,425	165,543
1885.		
Grain	11,9[illegible]9	1[illegible]7,574
Autres articles	113,853	55,759
Total	125,762	173,333
1886.		
Grain	9,881	151,551
Autres articles	108,246	82,703
Total	118,127	234,254
1887.		
Grain	11,838	134,868
Autres articles	55,794	69,447
Total	67,632	204,315
1888.		
Grain	25 599	169,664
Autres articles	73,281	68,803
Total	98,880	238,467
1889.		
Grain	19,075	213,766
Autres articles	111,509	99,808
Total	130,584	313,574
1890.		
Grain	16,899	* 245,932
Autres articles	127,401	81,901
Total	144,300	327,833
1891.		
Grain	6,805	* 220,527
Autres articles	47,510	96,682
Total	54,315	317,209

V.—SOMMAIRE de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.

—	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
1892.		
Grain	8,942	201,540
Autres articles	60,944	128,863
Total	69,886	330,403
1893.		
Grain	25,555	222,958
Autres articles	68,182	170,790
Total	93,737	393,748

* De cette quantité, 16,433 tonneaux de grain ont été transbordés à Montréal en 1890, et 17,817 tonneaux en 1891.

Il n'y a eu aucune réduction des péages sur le grain passant par le canal Welland descendant à Montréal durant la saison de 1893.

CANAUX

ÉTAT COMPARATIF pour les années

—	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland, 1892	....	242 54	....	11,510 42	25,056 46
do 1893	5 00	....	....	6,826 13	29,142 22
Augmentation	5 00	....	....	....	4,085 76
Diminution	....	242 54	....	4,684 29	....
Canaux du Saint-Laurent, 1892	....	....	....	570 75	9,949 00
do 1893	800 00	....	....	259 96	9,487 81
Augmentation	800 00	....	....	....	....
Diminution	....	....	....	310 79	461 19
Canal Chambly, 1892	....	....	....	19 45	3,463 15
do 1893	....	....	....	8 99	3,575 95
Augmentation	....	....	....	....	112 80
Diminution	....	....	....	10 46	....
Canal Rideau, 1892	....	....	72 00	9 20	847 23
do 1893	2 00	....	....	2 00	660 00
Augmentation	2 00	....	....	....	....
Diminution	....	....	72 00	7 20	187 23
Canaux d'Ottawa, 1892	....	....	....	432 50	6,526 48
do 1893	....	....	....	0 70	6,122 68
Augmentation	....	....	....	....	....
Diminution	....	....	....	431 80	403 80
Canal Saint-Pierre, 1892	31 10	....	1 06	180 14	254 58
do 1893	7 01	....	....	7 40	270 42
Augmentation	....	....	....	....	15 84
Diminution	24 09	....	1 06	172 74	....
Canal de la Vallée de la Trent, 1892	....	....	....	78 50	59 00
do 1893	....	....	....	2 78	58 07
Augmentation	....	....	....	....	....
Diminution	....	....	....	75 72	0 93
Canal Murray, 1892	....	....	....	24 39	66 32
do 1893	....	....	....	17 80	72 22
Augmentation	....	....	....	....	5 90
Diminution	....	....	....	6 59	....
Total, augmentation	782 91	....	....	....	3,167 15
Total, diminution	....	242 54	73 06	5,699 59	....

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

REVENU.

terminées le 31 décembre 1892 et 1893.

Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
21,838 60	26,462 27	26,650 27	31,281 49	30,205 81	21,176 64	2,053 42	196,477 92
28,648 81	28,622 51	27,195 41	26,217 82	28,351 53	15,134 58	3,296 76	193,440 77
6,810 21	2,160 24	545 14	.....	.....	.....	1,243 34	.....
.....	.....	.....	5,063 67	1,854 28	6,042 06	.....	3,037 15
15,877 85	16,916 14	12,486 40	10,973 91	12,225 28	9,043 62	82 34	88,125 29
12,732 45	14,919 33	14,163 19	14,018 44	12,188 01	7,557 91	77 27	86,204 37
.....	.....	1,676 79	3,044 53	.....	.....	.....	.....
3,145 40	1,996 81	.....	.....	37 27	1,485 71	5 07	1,920 92
2,757 04	3,021 47	3,719 52	3,072 86	3,494 99	1,432 37	.....	20,980 85
3,531 07	3,328 03	3,592 08	3,332 95	3,212 98	2,077 10	.....	22,659 15
774 03	306 56	.....	260 09	.....	644 73	.....	1,678 30
.....	.....	127 44	.....	282 01	.....	.....	.....
810 52	983 36	923 33	701 69	721 04	430 27	0 50	5,499 14
1,096 56	1,155 60	1,209 61	885 92	679 30	438 18	.....	6,129 17
286 04	172 24	286 28	184 23	.....	7 91	.....	630 03
.....	.....	.....	.....	41 74	.....	0 50	.....
6,692 54	6,621 12	7,225 16	6,282 02	6,545 83	2,759 03	.....	43,084 68
5,642 55	4,490 96	4,764 76	5,302 63	5,564 04	3,423 23	.....	35,311 55
.....	.....	.....	.....	.....	664 20	.....	.....
1,049 99	2,130 16	2,460 40	979 39	981 79	.....	.....	7,773 13
368 24	413 07	412 94	481 83	443 45	362 32	207 13	3,155 86
342 61	422 12	392 96	353 88	353 09	346 59	168 00	2,664 08
.....	9 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25 63	.....	19 98	127 95	90 36	15 73	39 13	491 78
113 79	159 11	137 86	114 30	90 07	49 38	.....	802 01
100 59	168 00	204 09	182 89	159 48	93 57	.....	969 47
.....	8 89	66 23	68 59	69 41	44 19	.....	167 46
13 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
80 29	124 86	103 35	80 22	64 11	41 75	.....	585 29
115 63	102 79	102 75	110 69	61 36	47 43	5 17	635 84
35 34	.....	.....	30 47	.....	5 68	5 17	50 55
.....	22 07	0 60	.....	2 75	.....	.....	.....
3,671 40	.....	.....	.....	.....	.....	1,203 81	.....
.....	1,492 06	33 98	2,583 10	3,220 79	6,176 79	.....	10,696 64

Total pour l'année 1892........	358,711 04
Total pour l'année 1893........	348,014 40

ÉTAT COMPARATIF indiquant les quantités de grains et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1892 et 1893.

—	Céréales.							—	
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Toutes autres.	Bois.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Canal Welland, 1892	17,048	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815	86,072	613,500
do 1893	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981	129,295	934,548
Augmentation	.....	26,373	248,544	12,166	.....	.....	4,166	43,223	321,048
Diminution	1,813	.....	.....	.....	5,890	5,721	.....	.....	.....
Canaux du Saint-Laurent, 1892	8,546	262,890	59,340	9,340	44,294	10,119	54,597	37,475	486,601
do 1893	13,889	236,010	287,783	2,547	28,343	5,841	42,700	47,108	664,221
Augmentation	5,343	.....	228,443	.....	.....	.....	.....	9,633	177,620
Diminution	.....	26,880	.....	6,793	15,951	4,278	11,897	.....	.....
Canal Chambly, 1892	285	.....	.....	.....	3,034	.....	907	91,464	95,690
do 1893	480	.....	.....	98	1,141	.....	832	72,386	74,937
Augmentation	195	.....	.....	98	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	.....	1,893	.....	75	19,078	20,753
Canal Rideau, 1892	369	65	20	82	1,551	81	463	29,622	32,253
do 1893	369	182	17	18	289	34	160	34,487	35,556
Augmentation	.....	117	.....	.....	.....	.....	.....	4,865	3,303
Diminution	.....	.....	3	64	1,262	47	303	.....	.....
Canaux d'Ottawa, 1892	26	28	4	76	4,579	57	1,749	469,727	476,246
do 1893	14	8	2	.....	2,309	70	571	382,442	385,416
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....
Diminution	12	20	2	76	2,270	.....	1,178	87,285	90,830

Canal nt-Pierre, 1892	2,215	...	...	...	...	...	...	4,572	6,787
do 1893	1,541	...	...	...	...	...	...	4,831	6,372
Augmentation	...	...	...	...	...	...	...	259	...
Diminution	674	...	...	...	...	...	...	...	415
Canal de la Vallée de la Trent, 1892	...	...	...	...	...	...	...	1,537	1,537
do 1893	...	5	...	...	...	...	...	1,153	1,158
Augmentation	...	5	...	...	...	...	...	...	...
Diminution	...	...	...	...	...	...	...	384	379
Canal Murray, 1892	41	765	...	573	51	34	1,983	2,539	5,986
do 1893	55	414	...	38	16	19	1,508	987	3,037
Augmentation	14	...	...	...	...	...	...	...	...
Diminution	...	351	...	535	35	15	475	1,552	2,949
Total, augmentation	3,053	...	476,982	4,796	...	...	...	...	386,645
Total, diminution	...	756	...	...	27,301	10,048	9,762	50,319	...

Total pour l'année, 1892	1,718,600
do 1893	2,105,245

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OATTWA, 30 avril 1894.

ANNEXE A.

N° (A) 1.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1893.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse		20						3		23	23		4 60	4 60
Pommes		235								235	235		5 89	5 89
Produits agricoles, non énumérés, légumes	4	195		400					4	595	599	08	25 46	25 54
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge	138	1,710				16,751			138	18,461	18,599	20 70	1,846 10	1,866 80
Briques		40	42					1,251	42	1,291	1,333	6 30	254 20	260 50
Os														
Soufre					727				727		727	109 05		109 05
Ciment et chaux hydrauliq.	2,349								2,349		2,349	220 22		220 22
Argile, chaux et sable		215	7						7	215	222	1 05	13 63	14 68
Houille					204,704	2,123	8,325	17,944	213,029	20,067	233,096	42,605 80	4,013 40	46,619 20
Maïs						198,777		242,315		441,092	441,092		44,109 20	44,109 20
Bestiaux														
Coton (brut)					225				225		225	33 75		33 75
Faïencerie et poterie	13								13		13	1 95		1 95
Bois de teint. et mat. tinct.														
Poisson			56			5			56	5	61	8 40	1 00	9 40
Lin et chanvre														
Fleur de farine		3,130				6,588		5,514		15,232	15,232		2,498 66	2,498 66
Meubles			10		1	6			11	6	17	1 65	1 20	2 85
Gypse														
Verrerie (de toutes sortes)	6		20						26		26	3 90		3 90
Foin (pressé)														
Cochons														
Chevaux	15	12	1			2			16	14	30	45	1 08	1 53
Peau vertes et salées, cornes et sabots					30				30		30	4 50		4 50

Glace														
Fer, chemin de fer	6								6		6	90		90
do en gueuse					90	100			90	100	190	13 50	20 00	33 50
do tout autre	567	1,045	119		152	2			838	1,047	1,885	95 66	205 78	301 44
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimiq. et autre minerai, exc. le fer														
Saindoux et huile de saind.														
Farines, de toutes sortes		4				36,352				36,356	36,356		7,270 80	7,270 80
Viandes, autres que le lard						1				1	1		0 20	0 20
Marbre					2,152				2,152		2,152	322 80		322 80
Manille					236				236		236	35 40		35 40
Mélasse			5		598				603		603	90 45		90 45
Clous	2		15						17		17	2 55		2 55
Avoine		342				23,870		7,071		31,283	31,283		3,128 30	3,128 30
Huile, en barils			3				6		9		9	1 35		1 35
Tourteaux oléagineux														
Pois		195		195						390	390		39 00	39 00
Pommes de terre														
Lard	1					52			1	52	53	0 15	10 40	10 55
Peinture	1		25		13				39		39	5 85		5 85
Poix et goudron														
Guenilles														
Seigle						864		2,807		3,671	3,671		367 10	367 10
Résine														
Sel		372	2						2	372	374	0 30	59 50	59 80
Pierre, pour la taille														
do brute														
do impropre à la taille, non ouvrée	360	150			4,153				4,513	150	4,663	437 81	9 38	447 19
Graines, de toutes sortes						16				16	16		3 20	3 20
Moutons														
Cendre de soude					28				28		28	4 20		4 20
Acier					267				267		267	40 05		40 05
Sucre	283		13		153				449		449	30 27		30 27
Spiritueux, bière, etc	8	1	23			83			31	84	115	4 13	16 80	
Tabac brut														
Suif					124				124		124	18 60		18 60
Etain														
Térébenthine														
Blé	1,187	82,147	2	3,842		28,187		143,027	1,189	257,203	258,392	22 59	25,745 76	25,768 35
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine					55	80			55	80	135	8 25	16 00	24 25
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,899	447	622		33,316	1,693		76	35,837	2,216	38,053	5,184 97	364 35	5,549 32
Ecorce														
Barils, vides	32		42			9			74	9	83	14 68	1 80	16 48
Courbes pour bâtiments														

N° (A) 1.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Flottes														
Bois de chauff., sur navires	423	3,741	600						1,023	3,741	4,764	19 40	182 83	202 23
Bois de chauff., en radeaux		15								15	15		1 00	1 00
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.	406	4,557		54,680		68,985		667	406	128,889	129,295	9 36	23,031 22	23,040 58
do do en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		2								2	2		0 25	0 25
Liens de ch. de fer, sur nav.				114						114	114		2 25	2 25
do do en rad.														
Billots de sciage	291	2,375		1,559					291	3,934	4,225	4 96	198 38	203 35
Douves et fonds, barils				564				12		576	576		46 76	46 76
do do pipes								7		7	7		1 52	1 52
do do Indes occ.								53		53	53		9 82	9 82
do saloirs														
Bardeaux		23				13				36	36		18 86	18 86
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		2,440						43,165		45,605	45,605		6,837 05	6,837 05
do do en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	1	2			84				85	2	87	34 00	0 40	34 40
Total, fret payant péages	7,992	103,415	1,607	61,354	247,108	384,559	8,331	463,912	265,038	1,013,240	1,278,278	49,419 98	120,363 14	169,783 12

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent:—											
Ciment et chaux hydrauliq.	1,813	....	1,356	....	....	....	....	....	3,169	....	3,169
Faïencerie et poterie.	3	....	95	....	....	....	....	....	98	....	98
Poisson	....	....	465	....	....	....	....	....	465	....	465
Meubles	3	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3
Verrerie, de toutes sortes	90	....	275	....	....	....	....	....	365	....	365
Fer, chemin de fer	5,918	....	658	....	....	....	....	....	6,576	....	6,576
" en gueuse	....	....	25	....	....	....	....	....	25	....	25
" tout autre	112	....	431	....	....	....	....	....	543	....	543
Mélasse	31	....	12	....	....	....	....	....	43	....	43
Clous	175	....	297	....	....	....	....	....	472	....	472
Huile, en barils	24	....	20	....	....	....	....	....	44	....	44
Peinture	63	....	7	....	....	....	....	....	70	....	70
Poix et goudron	....	....	26	....	....	....	....	....	26	....	26
Sel	....	....	995	....	....	....	....	....	995	....	995
Cendre de soude	....	....	68	....	....	....	....	....	68	....	68
Spiritueux, bière, etc	20	....	6	....	....	....	....	....	26	....	26
Acier	3	....	423	....	....	....	....	....	426	....	426
Pierre, pour la taille	....	....	14	....	....	....	....	....	14	....	14
Sucre	753	....	1,465	....	....	....	....	....	2,218	....	2,218
Etain	....	....	34	....	....	....	....	....	34	....	34
Blanc de plomb	....	....	35	....	....	....	....	....	35	....	35
Blanc de céruse	17	....	14	....	....	....	....	....	31	....	31
Marchandises	386	....	413	....	....	....	....	....	799	....	799
Grand total du fret	17,403	103,415	8,741	61,354	247,108	384,559	8,331	463,912	281,583	1,013,240	1,294,823

Total des péages sur navires	11,475 30	11,781 95	23,257 25
do passagers	120 76	115 01	235 77
do articles en franchise $2,481 7	....	....	....
Total des péages	61,016 04	132,260 10	193,276 14
Amendes	....	....	47 50
Dommages	....	....	40 00
Autres recettes	....	....	77 13
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	61,016 04	132,260 10	193,440 77

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 avril 1894.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 2.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1893.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse		20						3		23	23		4 60	4 60
Pommes														
Produits agricoles, non énumérés, légumes														
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge	138	1,710				16,751			138	18,461	18,599	20 70	1,846 10	1,866 80
Briques			42					1,251	42	1,251	1,293	6 30	250 20	256 50
Os														
Soufre					727				727		727	109 05		109 05
Ciment et chaux hydraulique														
Argile, chaux et sable			7						7		7	1 05		1 05
Houille					204,704	2,123	8,325	17,944	213,029	20,067	233,096	42,605 80	4,013 40	46,619 20
Maïs						198,777		242,315		441,092	441,092		44,109 20	44,109 20
Bestiaux														
Coton, brut					225				225		225	33 75		33 75
Faïencerie et poterie	13								13		13	1 95		1 95
Bois de teint. et mat. tinctor.														
Poisson			56			5			56	5	61	8 40	1 00	9 40
Lin et chanvre														
Fleur de farine						6,588		5,514		12,102	12,102		2,420 40	2,420 40
Meubles			10		1	6			11	6	17	1 65	1 20	2 85
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	6		20						26		26	3 90		3 90
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux		2	1			2			1	4	5	15	80	95
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					30				30		30	4 50		4 50
Glace														

Fer, chemin de fer	6								6		6	90		90
do en gueuse					90	100			90	100	190	13 50	20 00	33 50
do tout autre	338	1,025	119		152	2			609	1,027	1,636	91 35	205 40	296 75
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique et autre min., excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes						36,352				36,352	36,352		7,270 40	7,270 40
Viandes, autres que le lard						1				1	1		0 20	0 20
Marbre					2,152				2,152		2,152	322 80		322 80
Manille					236				236		236	35 40		35 40
Mélasse			5		598				603		603	90 45		90 45
Clous	2		15						17		17	2 55		2 55
Avoine		223				23,870		7,071		31,164	31,164		3,116 40	3,116 40
Huile, en barils			3				6		9		9	1 35		1 35
Tourteaux oléagineux														
Poix														
Pommes de terre														
Lard	1					52			1	52	53	0 15	10 40	10 55
Peinture	1		25		13				39		39	5 85		5 85
Poix et goudron														
Guenilles														
Seigle						864		2,807		3,671	3,671		367 10	367 10
Résine														
Sel		286	2						2	286	288	0 30	57 20	57 50
Pierre, pour la taille														
do ouvrée														
do impropre à la taille, non ouvrée					4,153				4,153		4,153	415 30		415 30
Graines, de toutes sortes						16				16	16		3 20	3 20
Moutons														
Cendre de soude					28				28		28	4 20		4 20
Acier					267				267		267	40 05		40 05
Sucre			13		153				166		166	24 90		24 90
Spiritueux, bière, etc	4	1	23			83			27	84	111	4 05	16 80	20 85
Tabac, brut														
Suif					124				124		124	18 60		18 60
Etain														
Térébenthine														
Blé		81,964	2	2,753		28,187		143,027	2	255,931	255,933	0 30	25,594 50	25,594 80
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine					55	80			55	80	135	8 25	16 00	24 25
Tous autres effets et marchandises non énumérés	430		588		33,316	1,693		6	34,334	1,699	36,033	5,150 10	339 80	5,489 90
Ecorce														
Barils, vides	32		42			9			74	9	83	14 68	1 80	16 48
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires														

N° (A) 2.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Bois de chauffage, en radeaux		15								15	15		1 00	1 00
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires		1,981		54,680		68,985		667		126,313	126,313		22,716 01	22,716 01
do en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur nav.														
do en rad.														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils								12		12	12		1 76	1 76
do pipes								7		7	7		1 52	1 52
do Indes occid.								53		53	53		9 82	9 82
Douves, saloirs														
Bardeaux						13				13	13		8 81	8 81
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		2,440						43,165		45,605	45,605		6,837 05	6,837 05
do en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	1				84				85		85	34 00		34 00
Total, fret payant péages.	972	89,667	973	57,433	247,108	384,559	8,331	463,842	257,384	995,501	1,252,885	49,076 23	119,242 07	168,318 30
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :—														
Ciment et chaux hydraulique.	1,813		1,356						3,169		3,169			
Faïence et poterie	3		95						98		98			

Poisson			465						465		465
Fleur de farine	3								3		3
Verrerie, de toutes sortes	90		275						365		365
Fer, chemin de fer	5,918		658						6,576		6,576
" en gueuse			25						25		25
" tout autre	112		431						543		543
Mélasse	31		12						43		43
Clous	175		297						472		472
Huile, en barils	24		20						44		44
Peinture	63		7						70		70
Poix et goudron			26						26		26
Sel			995						995		995
Cendre de soude			68						68		68
Spiritueux, bière, etc	20		6						26		26
Acier	3		423						426		426
Pierre, pour la taille			14						14		14
Sucre	753		1,465						2,218		2,218
Etain			34						34		34
Blanc de plomb			35						35		35
Blanc de céruse	17		14						31		31
Marchandises	386		413						799		799
Cryolithe, ayant payé pleins péages sur le canal Rideau											
Grand total, fret	10,383	89,667	8,107	57,433	247,108	384,559	8,331	463,842	273,929	995,501	1,269,430

Total, péages sur navires		11,125 66	11,394 94	22,520 60
do passagers		7 20	9 40	16 60
do articles en franchise	$2,481 75			
Total des péages		60,209 09	130,646 41	190,855 50

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 3.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes		235								235	235		5 89	5 89
Produits agricoles, non énumérés, légumes	4	195		400					4	595	599	0 08	25 46	25 54
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge														
Briques		40								40	40		4 00	4 00
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	2,349								2,349		2,349	220 22		220 22
Argile, chaux et sable		215								215	215		13 63	13 63
Houille														
Maïs														
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïencerie et poterie														
Bois de teint. et matières tinct.														
Poisson														
Lin et chanvre														
Fleur de farine		3,130								3,130	3,130		78 26	78 26
Meubles														
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes														
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux	15	10							15	10	25	0 30	0 28	0 58
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														
Glace														

Fer, chemin de fer														
" en gueuse														
" tout autre	229	20							229	20	249	4 31	0 38	4 69
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique et autre min., excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes		4								4	4		40	40
Viandes, autres que le lard														
Marbre														
Manille														
Mélasse														
Clous														
Avoine		119								119	119		11 90	11 90
Huile (en barils)														
Tourteaux oléagineux														
Pois		195		195						390	390		39 00	39 00
Pommes de terre														
Lard														
Peinture														
Poix et goudron														
Guenilles														
Seigle														
Résine														
Sel		86								86	86		2 30	2 36
Pierre, pour la taille														
" ouvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée	360	150							360	150	510	22 51	9 38	31 89
Graines, de toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude														
Acier														
Sucre	283								283		283	5 37		5 37
Spiritueux, bière, etc	4								4		4	08		08
Tabac, brut														
Suif														
Etain														
Térébenthine														
Blé	1,187	183		1,089					1,187	1,272	2,459	22 29	151 26	173 55
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,469	447	34					70	1,503	517	2,020	34 87	24 55	59 42
Encre														
Barils vides														
Courbes pour bâtiments														

N° (A) 3.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des port du Canada.		De ports du Canada à des ports du américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		$ c.	$ c.	$ c.
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires	423	3,741	600						1,023	3,741	4,764	19 40	182 83	202 23
" en radeaux														
Cercles														
Echalons à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires	406	2,576							406	2,576	2,982	9 36	315 21	324 57
" en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		2								2	2		0 25	0 25
Liens de ch. de fer, sur navires				114						114	114		2 25	2 25
" " en radeaux														
Billots de sciage	291	2,375		1,559					291	3,934	4,225	4 96	198 39	203 35
Douves et fonds, barils				564						564	564		45 00	45 00
" " pipes														
" " Indes occid.														
Douves, saloirs														
Bardeaux		23								23	23		10 05	10 05
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.														
" " en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué		2								2	2		0 40	0 40
Total, fret payant péages	7,020	13,748	634	3,921				70	7,654	17,739	25,393	343 75	1,121 07	1,464 82

Total, péages sur navires	349 64	387 01	736 65
do passagers	113 56	105 61	219 17
Total péages $	806 95	1,613 69	2,420 64

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 avril 1894.

ANNEXE A—*Suite.*

Nº (A) 4.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1893.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	....	3	....	....	....	....	....	....	....	3	3	....	0 60	0 60
Pommes	43	2,340	....	....	....	....	....	....	43	2,340	2,383	4 28	336 64	340 92
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1,356	535	....	....	....	....	....	....	1,356	535	1,891	85 66	67 40	153 06
Produits agricoles, non énumérés, animaux	45	2,140	....	389	....	....	43	518	88	3,047	3,135	5 14	442 67	447 81
Instruments aratoires	95	4	....	....	....	....	....	....	95	4	99	11 27	0 40	11 67
Orge	143	1,804	....	....	....	....	....	....	143	1,804	1,947	3 58	98 64	102 22
Briques	11,606	279	....	....	....	....	256	....	11,862	279	12,141	473 04	12 72	485 76
Os	....	83	....	378	....	....	....	....	....	461	461	....	60 03	60 03
Soufre	386	1	....	....	....	....	6	....	392	1	393	38 41	0 15	38 56
Sarrasin	....	3,278	....	....	....	....	....	....	....	3,278	3,278	....	167 18	167 18
Ciment et chaux hydraulique	6,022	19	1,005	....	....	....	....	....	7,027	19	7,046	955 34	0 89	956 23
Argile, chaux et sable	25,146	11,361	....	....	....	....	2,870	....	28,016	11,361	39,377	1,090 81	671 68	1,765 49
Houille	....	17,643	....	....	....	757	....	147,970	....	166,370	166,370	....	23,266 62	23,266 62
Maïs	11	5,059	....	....	....	....	....	4,149	11	9,208	9,219	0 73	722 50	723 23
Bestiaux	28	180	....	....	....	....	....	....	28	180	208	1 46	13 14	14 60
Coton, brut	4	....	....	....	....	....	....	....	4	....	4	0 30	....	0 30
Faïencerie et poterie	138	61	95	....	....	....	....	....	233	61	294	43 30	12 20	55 95
Bois de teint. et matières tinc.	77	....	....	....	....	....	106	....	183	....	183	12 95	....	12 38
Poisson	867	29	....	....	....	....	....	....	867	29	896	99 90	1 48	101 0
Lin et chanvre	92	....	....	....	....	....	....	....	92	....	92	13 80	....	13 85
Fleur de farine	877	7,490	....	....	....	8	....	....	877	7,498	8,375	60 91	758 14	819 05
Meubles	317	801	....	....	....	....	....	2	317	803	1,120	42 43	124 65	167 08
Gypse	1,832	5	....	....	....	....	....	....	1,832	5	1,837	23 20	0 19	23 39
Verrerie, de toutes sortes	440	155	271	....	....	....	16	....	727	155	882	140 58	17 90	158 48
Foin, pressé	247	1,306	....	....	....	....	....	....	247	1,306	1,553	9 49	87 66	97 15
Cochons	....	37	....	....	....	....	....	....	....	37	37	....	5 06	5 06
Chevaux	168	278	1	....	....	1	....	....	169	279	448	9 91	18 49	28 40
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	....	7	....	....	....	....	....	....	....	7	7	....	0 56	0 56

Glace														
Fer, chemin de fer	5,596	104	1,058						6,654	104	6,758	995 44	11 85	1,007 29
do en gueuse	2,579	70	137						2,716	70	2,786	320 55	2 63	323 18
do tout autre	14,032	2,086	205	3			162		14,399	2,089	16,488	838 62	87 76	926 38
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	216	155							216	155	371	29 57	8 70	38 27
Farine, de toutes sortes	81	799							81	799	880	5 34	36 14	41 48
Viandes, autres que le lard	13	38							13	38	51	1 09	4 93	6 02
Marbre	1						15		16		16	85		85
Manille	67								67		67	13 18		13 18
Mélasse	423	71	12				322		757	71	828	84 30	3 55	87 85
Clous	1,174	1,229	297						1,471	1,229	2,700	283 27	61 80	345 07
Avoine	391	18,191							391	18,191	18,582	9 97	648 94	658 91
Huile, en barils	544	243	1		5	11	58	4	608	258	866	93 15	38 70	131 85
Tourteaux oléagineux	1								1		1	04		04
Pois	110	39,145						33	110	39,178	39,288	2 76	1,831 63	1,834 39
Pommes de terre	28	121							28	121	149	2 77	17 42	20 19
Lard	234	66							234	66	300	23 03	3 94	26 97
Peinture	356	338	2				10		368	338	706	68 54	23 20	91 74
Poix et goudron	91	38	26				296		413	38	451	32 49	1 90	34 39
Guenilles	122	192							122	192	314	12 69	37 50	50 19
Seigle		1,888						284		2,172	2,172		194 80	194 80
Résine	201	51					1,339		1,540	51	1,591	84 65	2 55	87 20
Sel	4,335	29	1,122						5,457	29	5,486	665 56	1 15	666 71
Pierre, pour la taille	310	1					4		314	1	315	12 64	08	12 72
do ouvrée	629	48	14				1,412		2,055	48	2,103	133 69	2 40	136 09
do impropre à la taille, non ouvrée		6,154								6,154	6,154		131 40	131 40
Graines, de toutes sortes	5,525	565					20		5,545	565	6,110	214 78	22 91	237 69
Moutons	5	112							5	112	117	34	8 95	9 29
Cendre de soudre	658	53	68				15		741	53	794	143 11	5 95	149 06
Acier	940	24	3						943	24	967	140 21	1 68	141 89
Sucre	5,149	43	1,419	308			314		6,882	351	7,233	1,298 72	38 20	1,336 92
Spiritueux, bière, etc	328	431	6						334	431	765	55 29	81 80	137 09
Tabac, brut	13	1					3		16	1	17	1 51	15	1 66
Suif	18	6					23		41	6	47	3 37	57	3 94
Etain	311	23	34				1		346	23	369	62 62	1 75	64 37
Térébenthine	5	34					1		6	34	40	84	1 70	2 54
Blé	1,252	25,375			6			165	1,258	25,540	26,798	62 68	1,360 58	1,423 26
Blanc de plomb	65								65		65	12 07		12 07
Blanc de céruse	184	13	49						233	13	246	46 01	65	46 66
Laine	3	1							3	1	4	23	08	31
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,968	3,080	415	4	176	433	292	5	7,851	3,522	11,373	1,159 54	501 65	1,661 19
Ecorce					4				4		4	20		20
Barils, vides	165	81			10				175	81	256	28 35	6 12	34 47
Courbes pour bâtiments														

N° (A) 4.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Flottes	3,790	3,524							3,790	3,524	7,314	64 05	61 53	125 58
Bois de chauffage, sur navires	2,831	4,959							2,831	4,959	7,790	48 94	167 97	216 91
" en radeaux														
Houblon														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	29,405	12,880	3,337	819					32,742	13,699	46,441	982 43	499 55	1,481 98
" " en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	10	18,032							10	18,032	18,042	0 50	451 50	452 00
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Traverses, sur navires	1,524	4							1,524	4	1,528	30 43	0 07	30 50
" en radeaux	554								554		554	11 07		11 07
Billots de sciage	2,441	11,108							2,441	11,108	13,549	48 50	253 66	302 16
Douves et fonds, barils														
" pipes														
" Indes occid.		116								116	116		4 35	4 35
Douves, saloirs		62								62	62		1 24	1 24
Bardeaux	4								4		4	0 46		0 46
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	2								2		2	0 32		0 32
Bois de const., carré, sur nav.	646	720							646	720	1,366	27 97	9 76	37 73
" " en rad.	1,112	4,900							1,112	4,900	6,012	25 50	127 50	153 00
Traverses		8,760								8,760	8,760		21 85	21 85
Articles en bois et bois en partie fabriqué	54	31							54	31	85	15 90	5 75	21 65
Total, fret payant péages.	145,436	220,893	9,577	1,901	201	1,210	7,584	153,130	162,798	377 134	539,932	11,326 62	33,681 03	45,007 65

Articles en franchise ayant payé pleins peages sur le canal Welland :—											
Alcalis	....	23	....	....	....	....	....	....	....	23	23
Orge	....	600	....	....	....	....	....	....	....	600	600
Maïs	....	237,147	....	....	....	....	....	41,417	....	278,564	278,564
Fleur de farine	....	4,796	....	....	....	....	....	718	....	5,514	5,514
Chevaux	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Avoine	....	6,204	....	....	....	....	....	3,557	....	9,761	9,761
Seigle	....	1,851	....	....	....	....	....	1 818	....	3,669	3,669
Blé	....	184,559	....	....	....	....	....	24,653	....	209,212	209,212
Whisky et autres spiritueux	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Marchandises	....	4	....	....	....	....	....	....	....	4	4
Bois de serv., scié, sur navires	....	667	....	....	....	....	....	....	....	667	667
Houille, en fr., par arrêté du c.	69,702	....	410	....	20	....	38,132	....	108,264	....	108,264
Articles en franchise pour la const. des canaux, A.C., 1884:											
Houille	....	690	....	....	....	....	....	....	....	690	690
Argile, chaux et sable	240	....	....	....	....	....	....	....	240	....	240
Fer, tout autre	100	....	....	....	....	....	....	....	100	....	100
Bois de serv., scié, sur navires	167	....	....	....	....	....	....	....	167	....	167
Bois de const., carré, en rad.	42	....	....	....	....	....	....	....	42	....	42
Bois de c., carré, sur navires	900	....	....	....	....	....	....	....	900	....	900
Traverses	25	....	....	....	....	....	....	....	25	....	25
Grand total, fret	216,612	657,436	9,987	1,901	221	1,210	45,716	225,293	272,536	885,840	1,158,376

Total des péages sur navires	11,211 07	9,046 00	20,257 07
do passagers	686 03	2,298 38	2,984 41
do articles et franchise $57,305 37	....	....	....
Total des péages	23,223 72	45,025 41	68,249 13
Amendes	....	....	70 00
Dommages	....	....	15 00
Quaiage et emmagasinage	....	....	2,733 30
Autres recettes	....	....	15,136 94
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	....	....	86,204 37

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 avril 1894.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1893.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse		3								3	3		0 60	0 60
Pommes	3	2,190							3	2,190	2,193	0 45	328 50	328 95
Produits agricoles non énumérés, légumes	303	367							303	367	670	45 45	55 05	100 50
Produits agricoles non énumérés, animaux	1	1,978						386	1	2,364	2,365	0 15	354 60	354 75
Instruments aratoires														
Orge		628								628	628		62 80	62 80
Briques	164								164		164	24 60		24 60
Os		73								73	73		10 95	10 95
Soufre	11	1							11	1	12	1 65	0 15	1 80
Sarrasin		1,136								1,136	1,136		113 60	113 60
Ciment et chaux hydraulique	4,246		1,005						5,251		5,251	787 65		787 65
Argile, chaux et sable	213	1,951							213	1,951	2,164	31 95	292 65	324 60
Houille		14,954						132,185		147,139	147,139		22,070 85	22,070 85
Maïs		2,636						3,399		6,035	6,035		603 50	603 50
Bestiaux		8								8	8		1 20	1 20
Coton, brut														
Faïencerie et poterie	65	61	95						160	61	221	32 00	12 20	44 20
Bois de teint. et mat. tinctor.	15								15		15	3 00		3 00
Poisson	558	1							558	1	559	83 70	0 15	83 85
Lin et chanvre	92								92		92	13 80		13 80
Fleur de farine	7	4,166							7	4,166	4,173	1 05	624 90	625 95
Meubles	100	554						2	100	556	656	20 00	111 20	131 20
Gypse	2								2		2	0 30		0 30
Verrerie, de toutes sortes	396	60	271						667	60	727	133 40	12 00	145 40
Foin, pressé		106								106	106		15 90	15 90
Cochons		29								29	29		4 35	4 35
Chevaux	7	40							7	40	47	1 05	6 00	7 05
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														

Glace														
Fer, chemin de fer	5,571	4	1,058						6,629	4	6,633	994 35	0 60	994 95
" en gueuse	1,642		137						1,779		1,779	266 85		266 85
" tout autre	2,017	33	205						2,222	33	2,255	333 30	4 95	338 25
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	169	23							169	23	192	25 35	3 45	28 80
Farines, de toutes sortes		26								26	26		3 90	3 90
Viandes, autres que le lard		31								31	31		4 65	4 65
Marbre														
Manille	63								63		63	12 60		12 60
Mélasse	98		12						110		110	22 00		22 00
Clous	884	2	297						1,181	2	1,183	236 20	0 40	236 60
Avoine		1,878								1,878	1,878		187 80	187 80
Huile, en barils	291	167	1						292	167	459	58 40	33 40	91 80
Tourteaux oléagineux														
Pois		10,828						33		10,861	10,861		1,095 15	1,095 15
Pommes de terre	11	95							11	95	106	1 65	14 25	15 90
Lard	4	12							4	12	16	0 60	1 80	2 40
Peinture	294	37	2						296	37	333	59 20	7 40	66 60
Poix et goudron	25		26						51		51	10 20		10 20
Guenilles	4	183							4	183	187	0 80	36 60	37 40
Seigle		1,586						284		1,870	1,870		187 25	187 25
Résine	1								1		1	0 20		0 20
Sel	1,719		1,122						2,841		2,841	426 15		426 15
Pierre, pour la taille	1								1		1	0 15		0 15
" ouvrée			14						14		14	2 80		2 80
" impropre à la taille, non ouvrée		80								80	80		6 60	6 60
Graines, de toutes sortes	51	10							51	10	61	7 65	1 50	9 15
Moutons		6								6	6		0 90	0 90
Cendre de soude	608	22	68						676	22	698	135 20	4 40	139 60
Acier	925	5	3						928	5	933	139 20	0 75	139 95
Sucre	4,427	35	1,419						5,846	35	5,881	1,169 20	7 00	1,176 20
Spiritueux, bière, etc	123	395	6						129	395	524	25 80	79 00	104 80
Tabac, brut	2	1							2	1	3	0 30	0 15	0 45
Suif	14	3							14	3	17	2 10	0 45	2 55
Etain	200	4	34						234	4	238	46 80	0 80	47 60
Térébenthine	2								2		2	0 40		0 40
Blé		8,841						165		9,006	9,006		900 60	900 60
Blanc de plomb	51								51		51	10 20		10 20
Blanc de céruse	161		49						210		210	42 00		42 00
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,017	1,944	413						3,430	1,944	5,374	686 00	388 80	1,074 80
Ecorce														
Barils, vides	142	3							142	3	145	26 06	0 42	26 48
Courbes														
Flottes														

N° (A) 5.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Bois de chauffage, sur navires	....	1,320	....	....	....	....	....	....	....	1,320	1,320	....	88 00	88 00
" en radeaux.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Houblon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Echalas à houblon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de serv., scié, sur navires	590	901	....	....	....	....	....	....	590	901	1,491	53 10	81 00	134 10
" en radeaux.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Liens de ch. de fer, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" en radeaux.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Billots de sciage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Douves et fonds, barils	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" pipes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" Indes occid.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" saloirs, barils	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bardeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de constr., carré, sur nav.	456	....	....	....	....	....	....	....	456	....	456	22 80	....	22 80
" en rad.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Traverses	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	28	5	....	....	....	....	....	....	28	5	33	11 20	1 40	12 60
Total, fret payant péages.	29,774	59,422	6,237	....	....	....	....	136,454	36,011	195,876	231,887	6,009 01	27,824 52	33,833 53

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland :—														
Alcalis, potasse et perlasse		23								23	23			
Orge		600								600	600			
Maïs		237,147						41,417		278,564	278,564			
Fleur de farine		4,796						718		5,514	5,514			
Chevaux		1								1	1			
Bois de serv., scié, sur navires		667								667	667			
Marchandises, non énumérées		4								4	4			
Avoine		6,204						3,557		9,761	9,761			
Seigle		1,851						1,818		3,669	3,669			
Blé		184,559						24,653		209,212	209,212			
Whisky, et autres spiritueux		1								1	1			
Houille, en franchise, par O.C.	1,985		300						2,285		2,285			
Grand total, fret	31,759	495,275	6,537					208,617	38,296	703,892	742,188			
Total, péages sur navires												7,501 05	7,522 13	15,023 18
do passagers												264 95	1,609 80	1,874 75
do articles en frauchise $51,416 20														
Total, péages												13,775 01	36,956 45	50,731 46

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statisuque des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 avril 1894.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1893.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée	Descente.				
												$ c.	$ c.	c.
Alcalis, potasse et perlasse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes	40	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	150	190	3 83	8 14	11 97
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1,053	168	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,053	168	1,221	40 21	12 35	52 56
Produits agricoles, non énumérés, animaux	44	162	.....	389	.....	.....	43	132	87	683	770	4 99	88 07	93 06
Instruments aratoires	95	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95	4	99	11 27	0 40	11 67
Orge	143	1,176	.....	.....	.....	.....	.....	.....	143	1,176	1,319	3 58	35 84	39 42
Briques	11,442	279	.....	.....	.....	.....	256	.....	11,698	279	11,977	448 44	12 72	461 16
Os	.....	10	.....	378	.....	.....	.....	.....	.....	388	388	.....	49 08	49 08
Soufre	375	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	381	.....	381	36 76	.....	36 76
Sarrasin	.....	2,142	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,142	2,142	.....	53 58	53 58
Ciment et chaux hydraulique	1,776	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,776	19	1,795	167 69	0 89	168 58
Argile, chaux et sable	24,933	9,410	.....	.....	.....	.....	2,870	.....	27,803	9,410	37,213	1,058 86	382 03	1,440 89
Houille	.....	2,689	.....	.....	.....	757	.....	15,785	.....	19,231	19,231	.....	1,195 77	1,195 77
Maïs	11	2,423	.....	.....	.....	.....	.....	750	11	3,173	3,184	0 73	119 00	119 73
Bestiaux	28	172	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	172	200	1 46	11 94	13 40
Coton, brut	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	4	0 30	.....	0 30
Faïencerie et poterie	73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	73	.....	73	11 30	.....	11 30
Bois de teint. et mat. tinctor.	62	.....	.....	.....	.....	.....	106	.....	168	.....	168	9 95	.....	9 95
Poisson	309	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	309	28	337	16 20	1 33	17 53
Lin et chanvre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	870	3,324	.....	.....	.....	8	.....	.....	870	3,332	4,202	59 86	133 24	193 10
Meubles	217	247	.....	.....	.....	.....	.....	.....	217	247	464	22 43	13 45	35 88
Gypse	1,830	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,830	5	1,835	22 90	0 19	23 09
Verre, de toutes sortes	44	95	.....	.....	.....	.....	16	.....	60	95	155	7 18	5 90	13 08
Foin (pressé)	247	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	247	1,200	1,447	9 49	71 76	81 25
Cochons	.....	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	8	.....	0 71	0 71
Chevaux	161	238	1	.....	.....	1	.....	.....	162	239	401	8 86	12 49	21 35

Peaux vertes et salées, cornes et sabots		7								7	7		0 56	0 56
Glace														
Fer, chemin de fer	25	100							25	100	125	1 09	11 25	12 34
" en gueuse	937	70							937	70	1,007	53 70	2 63	56 33
" tout autre	12,015	2,053		3			162		12,177	2,056	14,233	505 32	82 81	588 13
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	47	132							47	132	179	4 22	5 25	9 47
Farines, de toutes sortes	81	773							81	773	854	5 34	32 24	37 58
Viandes, autres que le lard	13	7							13	7	20	1 09	28	1 37
Marbre	1						15		16		16	85		0 85
Manille	4								4		4	58		0 58
Mélasse	325	71					322		647	71	718	62 30	3 55	65 85
Clous	290	1,227							290	1,227	1,517	47 07	61 40	108 47
Avoine	391	16,313							391	16,313	16,704	9 97	461 14	471 11
Huile, en barils	253	76			5	11	58	4	316	91	407	34 75	5 30	40 05
Tourteaux oléagineux	1								1		1	04		0 04
Pois	110	28,317							110	28,317	28,427	2 76	736 48	739 24
Pommes de terre	17	26							17	26	43	1 12	3 17	4 29
Lard	230	54							230	54	284	22 43	2 14	24 57
Peinture	62	301					10		72	301	373	9 34	15 80	25 14
Poix et goudron	66	38					296		362	38	400	22 29	1 90	24 19
Guenilles	118	9							118	9	127	11 89	90	12 79
Seigle		302								302	302		7 55	7 55
Résine	200	51					1,339		1,539	51	1,590	84 45	2 55	87 00
Sel	2,616	29							2,616	29	2,645	239 41	1 15	240 56
Pierre, pour la taille	309	1					4		313	1	314	12 49	08	12 57
do ouvrée	629	48					1,412		2,041	48	2,089	130 89	2 40	133 29
do impropre à la taille, non ouvrée		6,074								6,074	6,074		124 80	124 80
Graines, de toutes sortes	5,474	555					20		5,494	555	6,049	207 13	21 41	228 54
Moutons	5	106							5	106	111	34	8 05	8 39
Cendre de soude	50	31					15		65	31	96	7 91	1 55	9 46
Acier	15	19							15	19	34	1 01	93	1 94
Sucre	722	8		308			314		1,036	316	1,352	129 52	31 20	160 72
Spiritueux, bière, etc	205	36							205	36	241	29 49	2 80	32 29
Tabac, brut	11						3		14		14	1 21		1 21
Suif	4	3					23		27	3	30	1 27	12	1 39
Etain	111	19					1		112	19	131	15 82	95	16 77
Térébenthine	3	34					1		4	34	38	44	1 70	2 14
Blé	1,252	16,534			6				2,158	16,534	17,792	62 68	459 98	522 66
Blanc de plomb	14								14		14	1 87		1 87
Blanc de céruse	23	13							23	13	36	4 01	65	4 66
Laine	3	1							3	1	4	23	08	0 31
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,951	1,136	2	4	176	433	292	5	4,421	1,578	5,999	473 54	112 85	586 39
Ecorce					4				4		4	20		0 20
Barils, vides	23	78			10				33	78	111	2 29	5 70	7 99
Courbes														

N° (A) 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Flottes	3,790	3,524							3,790	3,524	7,314	64 05	61 53	125 58
Bois de chauffage, en radeaux.	2,831	3,639							2,831	3,639	6,470	48 94	79 97	128 91
do do en rad.														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	28,815	11,979	3,337	819					32,152	12,798	44,950	929 33	418 55	1,347 88
do en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	10	18,032							10	18,032	18,042	50	451 50	452 00
Traverses, sur navires	1,524	4							1,524	4	1,528	30 43	07	30 50
do en radeaux	554								554		554	11 07		11 07
Billots de sciage	2,441	11,108							2,441	11,108	13,549	48 50	253 66	302 16
Douves et fonds, barils														
do pipes														
do Indes oc.		116								116	116		4 35	4 35
Douves, saloirs		62								62	62		1 24	1 24
Bardeaux	4								4		4	46		46
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	2								2		2	32		32
Articles en bois et bois en	190	720							190	270	910	5 17	9 76	14 93
partie fabriqué	1,112	4,900							1,112	4,900	6,012	25 50	127 50	153 00
Traverses		8,760								8,760	8,760		21 85	21 85
Bois de const., carré, sur nav														
do en rad.	26	26							26	26	52	4 70	4 35	9 05
Total du fret payant péages	115,662	161,471	3,340	1,901	201	1,210	7,584	16,676	126,787	181,258	308,045	5,317 61	5,856 51	11,174 12
Houille, en fr., par A. du C.	67,717		110		20		38,132		105,979		105,979			

Articles en franchise pour la construction des canaux, par arrêté du conseil, 1884:—														
Argile, chaux et sable	240								240		240			
Houille		690								690	690			
Fer, tout autre	100								100		100			
Bois de service, scié, sur nav.	167								167		167			
" " en rad.	42								42		42			
Bois de const., carré, sur nav.	900								900		900			
Traverses	25								25		25			
Grand total, fret	184,853	162,161	3,450	1,901	221	1,210	45,716	16,676	234,240	181,948	416,188			
Total des péages sur navires												3,710 02	1,523 87	5,233 89
" passagers												421 08	688 58	1,109 66
" articles eu franchise											$5,889 17			
Total des péages												9,448 71	8,068 96	17,517 67

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 7.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		40								40	40	2 08
Produits agricoles, non énumérés, légumes		16								16	16	1 55
" " " animaux		1,077								1,077	1,077	102 95
Instruments aratoires		10								10	10	1 90
Orge												
Briques		30								30	30	1 80
Os												
Soufre												
Sarrasin		8								8	8	0 51
Ciment et chaux hydraulique		7								7	7	0 69
Argile, chaux et sable		9,287								9,287	9,287	231 63
Houille												
Maïs		2								2	2	0 12
Bestiaux		446								446	446	29 54
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	1	1							1	1	2	0 29
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	2	12							2	12	14	0 92
Meubles	9	19							9	19	28	3 24
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	1	3							1	3	4	0 67
Foin, pressé		3,051								3,051	3,051	289 15
Cochons		43								43	43	3 44
Chevaux	15	171							15	171	186	8 71
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		10								10	10	0 96
Glace												
Fer, chemin de fer		9								9	9	0 52

" en geuse												
" tout autre	1	154							1	154	155	4 64
Minerai de fer												
Cryolithe, minerai chim., et autre min., except. le fer		125								125	125	6 25
Saindoux et huile de saindoux		4								4	4	0 32
Farines, de toutes sortes		3								3	3	0 30
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse	1								1		1	0 10
Clous	1								1		1	0 10
Avoine		2,309								2,309	2,309	165 16
Huile, en barils	1	2							1	2	3	0 20
Tourteaux oléagineux												
Pois		334								334	334	24 10
Pommes de terre		194								194	194	13 78
Lard	2	11							2	11	13	0 94
Peinture												
Poix et goudron												
Guenilles		18								18	18	3 42
Seigle		70								70	70	6 76
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
do ouvrée												
do impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes		23								23	23	2 20
Moutons		309								309	309	24 05
Cendre de soude		1								1	1	0 19
Acier												
Sucre	1	1							1	1	2	0 29
Spiritueux, bière, etc	2	1							2	1	3	0 38
Tabac, brut												
Suif		59								59	59	3 85
Etain	1								1		1	0 10
Térébenthine												
Blé		8								8	8	0 78
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine		4								4	4	0 23
Tous autres effets et marchandises non énumérés	37	327							37	327	364	55 39
Ecorce												
Barils, vides		54								54	54	5 72
Courbes, pour bâtiments												
Flottes	400	58,690							400	58,690	59,090	596 61
Bois de chauffage, sur navires	270	38,493		540					270	39,033	39,303	1,506 57
do en radeaux		480								480	480	4 80
Cercles		4								4	4	0 37
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	101	307,927		74,402					101	382,329	382,430	27,983 58

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Bois de service, scié, sur radeaux		12								12	12	0 21
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		5								5	5	0 42
do do en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires		76		26						102	102	16 00
do en radeaux		132								132	132	7 00
Billots de sciage	200	10,832							200	10,832	11,032	237 82
Douves et fonds, barils												
do pipes												
do Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	3	137		549					3	686	689	533 84
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
do do en radeaux		2								2	2	1 02
Bois de construction, carré, sur navires		900								900	900	21 82
do do en radeaux		3,680								3,680	3,680	39 69
Traverses		460								460	460	1 15
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	1,049	440,083		75,517					1,049	515,600	516,649	31,955 82
Articles en franchise par arrêté en conseil, 27 juin 1890.												
Flottes		33,830								33,830	33,830	
Bois de chauffage, en radeaux		2,568								2,568	2,568	
Bois de service, scié, en radeaux		739								739	739	
Mâts, espars, etc., en radeaux		400								400	400	
Piquets, etc., en radeaux		18								18	18	
Bois de construction, carré, en radeaux		16,552								16,552	16,552	
Billots de sciage		10,385								10,385	10,385	
Traverses		380								380	380	
Grand total, fret	1,049	504,955		75,517					1,049	580,472	581,521	

Total des péages sur navires		3,173 97
do passagers		153 76
do articles en franchise	$741 13	
Amendes		
Autres recettes		28 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		35,311 55

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 avril 1894.

ANNEXE A—*Suite.*

Nº (A) 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant de revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		390						396		786	786	59 37
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
" " " animaux												
Instruments aratoires												
Orge		98								98	98	3 28
Briques	466	80						344	466	424	890	80 88
Os			388						388		388	38 80
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique								12		12	12	1 40
Argile, chaux et sable	143							4,610	143	4,610	4,753	551 98
Houille	2	144						97,743	2	97,887	97,889	9,599 94
Maïs												
Bestiaux	25	100							25	100	125	4 54
Coton, brut												
Faïence et poterie	2	2						9	2	11	13	1 18
Bois de teinture et matières tinctoriales								79		79	79	7 90
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	480								480		480	16 19
Meubles								1		1	1	0 10
Gypse												
Verre, de toutes sortes								1		1	1	0 10
Foin, pressé	46	7,099	121						167	7,099	7,266	252 92
Cochons												
Chevaux	20	47							20	47	67	2 51
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												

do tout autre	12		3					23	15	23	38	3 00
Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chimiq., et autre min., except. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse	2							115	2	115	117	11 58
Clous												
Avoine	54	1,081						6	54	1,087	1,141	38 50
Huile, en barils	1							77	1	77	78	7 74
Tourteaux oléagineux												
Pois		18								18	18	0 61
Pommes de terre	26	2							26	2	28	2 09
Lard		1								1	1	0 04
Peinture												
Poix et goudron								345		345	345	34 50
Guenilles												
Seigle												
Résine								2,084		2,084	2,084	208 40
Sel	302							145	302	145	447	19 76
Pierre, pour la taille												
do ouvrée								129		129	129	12 90
do impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes								5		5	5	0 50
Moutons		102								102	102	3 68
Cendre de soude												
Acier												
Sucre			2,092					1,913	2,092	1,913	4,005	400 50
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut								3		3	3	0 30
Suif												
Etain												
Térébenthine								1		1	1	0 10
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	348	263	1,200					633	1,548	896	2,444	199 53
Ecorce												
Barils, vides	15	7							15	7	22	0 75
Courbes, pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	420	2,190	110,830						111,250	2,190	113,440	3,731 73
do en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service scié, sur navires	3,488	248	68,650						72,138	248	72,386	4,241 97
do en radeaux												

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe												
do do do en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires	3,160								3,160		3,160	252 21
do do en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
do do pipes												
do do Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	25								25		25	4 00
Piquets et perches, pour clôtures, sur navires	3								3		3	0 40
do do do en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
do do en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	9,040	11,872	183,284					108,674	192,324	120,546	312,870	19,795 88
Total, péages sur navires												2,767 03
do passagers												86 24
Amendes												10 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau												22,659 15

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 avril 1893.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1893.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse		2								2	2	0 35
Pommes	24	33							24	33	57	1 40
Produits agricoles, non énumérés, légumes	13	41	130						143	41	184	8 49
" " " animaux	26	191							26	191	217	7 31
Instruments aratoires	44	105							44	105	149	15 52
Orge		18								18	18	0 45
Briques	255	54							255	54	309	9 54
Os		16								16	16	0 54
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	931	61							931	61	992	23 90
Argile, chaux et sable	580	164							580	164	744	19 64
Houille	4	3,922						7,084	4	11,006	11,010	533 78
Maïs	2	15							2	15	17	0 46
Bestiaux	4	5							4	5	9	0 27
Coton, brut												
Faïence et poterie	57	44							57	44	101	9 89
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	102	1							102	1	103	2 49
Lin et chanvre												
Fleur de farine	119	250							119	250	369	10 45
Meubles	23	37							23	37	60	5 99
Gypse	4								4		4	0 10
Verrerie, de toutes sortes	34	13							34	13	47	4 22
Foin, pressé	32	198							32	198	230	9 63
Cochons												
Chevaux	6	14							6	14	20	0 63
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		6								6	6	0 21
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse	289								289		289	10 86
" tout autre	685	204							685	204	889	24 33
Minerai de fer												

Nº (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Cryolithe ou miner. chim., et autre min., excep. le fer	23	757							23	757	780	39 00
Saindoux et huile de saindoux	19	10							19	10	29	0 74
Farines, de toutes sortes	4	24							4	24	28	0 78
Viandes, autres que le lard	5								5		5	0 13
Marbre	3	1							3	1	4	0 35
Manille												
Mélasse	96	4							96	4	100	8 95
Clous	226	6							226	6	232	23 22
Avoine		289								289	289	11 32
Huile, en barils	138	165							138	165	303	28 66
Tourteaux oléagineux	1	9							1	9	10	0 38
Pois		29								29	29	0 74
Pommes de terre	21	25							21	25	46	1 53
Lard	229	12							229	12	241	5 96
Peinture	24	1							24	1	25	2 43
Poix et goudron	25								25		25	2 18
Guenilles	4	35							4	35	39	4 91
Seigle		34								34	34	1 50
Résine												
Sel	1,742	255							1,742	255	1,997	53 72
Pierre, pour la taille	21	21							21	21	42	1 55
" ouvrée	1	2							1	2	3	0 27
" impropre à la taille, non ouvrée		1,148								1,148	1,148	28 82
Graines, de toutes sortes	21								21		21	0 50
Moutons												
Cendre de soude	17	2							17	2	19	1 69
Acier	16	7							16	7	23	0 54
Sucre	610	81						2	610	83	693	65 42
Spiritueux, bière, etc	61	59							61	59	120	10 63
Tabac, brut	1								1		1	0 03
Suif		5								5	5	0 12
Etain	9								9		9	0 80
Térébenthine												
Blé		182								182	182	4 37
Blanc de plomb	8	1							8	1	9	0 90

Blanc de céruse	14								14		14	1 22
Laine	3								3		3	0 08
Tous autres effets et marchandises non énumérés	786	467	3	1				3	789	471	1,260	119 89
Ecorce	70								70		70	1 64
Barils, vides	48	23							48	23	71	5 65
Courbes pour bâtiments												
Flottes	1,200	61							1,200	61	1,261	22 65
Bois de chauffage, sur navires	31,750	1,518	2,511	257					34,261	1,775	36,036	716 61
do en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon	73								73		73	10 50
Bois de service, scié, sur navires	19,346	4,844	8,762	1,465					28,108	6,309	34,417	1,549 46
do en radeaux	15	55							15	55	70	2 66
Mâts, espars et poteaux de télégraphe												
do do en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires	4,374	140							4,374	140	5,414	493 82
do do en radeaux	119								119		119	12 67
Billots de sciage	182								182		182	4 16
Douves et fonds, barils												
do pipes												
do Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	129	61							129	61	190	31 65
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	9								9		9	1 39
do do en radeaux	4								4		4	0 51
Bois de construction, carré, sur navires												
do en radeaux	140	40							140	40	180	3 38
Traverses	600								600		600	3 80
Articles en bois et bois en partie fabriqué	1	2							1	2	3	0 28
Total, fret payant péages	65,422	15,769	11,406	1,723				7,089	76,828	24,581	101,409	3,984 61
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	2,825								2,825		2,825	
Grand total, fret	68,247	15,769	11,406	1,723				7,089	79,653	24,581	104,234	

Total des péages sur navires		1,651 12
do passagers		137 66
do houille en franchise	$ 75 41	
Quaiage et emmagasinage		162 54
Autres recettes		193 24
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		6,129 17

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE A *Suite.*

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1893.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Poisson	87	1,795	....	....	....	....	....	....	87	1,795	1,882	18 82
Farine	1,029	25	....	....	....	....	487	....	1,516	25	1,541	15 41
Houille	65	26,866	....	....	....	....	....	....	65	26,866	26,931	269 31
Bois de service	3,211	1,620	....	....	....	....	....	....	3,211	1,620	4,831	48 31
Produits agricoles	2,950	4,681	....	....	....	....	....	....	2,950	4,681	7,631	76 31
Autres marchandises	3,327	239	....	1,220	....	....	4	....	3,331	1,459	4,790	47 90
Total, fret payant péages	10,669	35,226	....	1,220	....	....	491	....	11,160	36,446	47,606	476 06
Total des péages sur navires												2,188 02
Total du revenu												2,664 08

B. H. TEAKLES,
Compilateur, statistique des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 avril 1894.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 11.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1893.

Aarticles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.		
												$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
do do animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques		9								9	9	0 27
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïencerie et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	70								70		70	0 70
Meubles												
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons	9								9		9	0 13
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
do en gueuse												
do tout autre		32								32	32	0 32
Minerai de fer												

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée	Descente.		$ c.
Cryolithe ou min. chim., et autre min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guenilles												
Seigle												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	165	578							165	578	743	3 50
Graines, toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine												
Blé	5								5		5	0 05
Blanc de plomb												

Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	37	66							37	66	103	2 82
Écorce	79								79		79	3 05
Barils, vides												
Courbes, pour bâtiments												
Flottes	1,322	1,062							1,322	1,062	2,384	23 99
Bois de chauffage, sur navires	16,245	2,703							16,245	2,703	18,948	201 04
" en radeaux												
Cercles												
Échalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	962	177							962	177	1,139	23 54
" " en radeaux		14								14	14	0 32
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux	366	1,620							366	1,620	1,986	20 99
Traverses de chemin de fer, sur navires												
" en radeaux	104	13							104	13	117	4 63
Billots de sciage	3,596	553							3,596	553	4,149	37 50
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	249								249		249	21 84
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux	1	2							1	2	3	0 13
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		1,180								1,180	1,180	22 00
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	23,210	8,009							23,210	8,009	31,219	366 82

Total, péages sur navires	428 95
" passagers	87 45
Autres recettes	86 25
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	969 47

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada. Montée.	Des-cente.	De ports du Canada à des ports américains. Montée.	Des-cente.	De ports américains à des ports américains. Montée.	Des-cente.	De ports américains à des ports du Canada. Montée.	Des-cente.	Tonneaux. Montée.	Des-cente.	Total, tonneaux.	Montant des péages. $ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	52	376							52	376	428	8 13
Produits agricoles non énumérés, légumes	31	231						6	31	237	268	5 10
" " animaux	9	2							9	2	11	0 21
Instruments aratoires	1								1		1	0 03
Orge		38								38	38	0 72
Briques	15								15		15	0 29
Os												
Soufre, brut												
Ciment et chaux hydraulique	50	41							50	41	91	1 71
Argile, chaux et sable	348								348		348	6 55
Houille	3								3		3	0 06
Maïs							374	1,609	374	1,609	1,983	37 22
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales	41	14	26						67	14	81	2 04
Poisson												
Lin et chanvre	19	1							19	1	20	0 38
Fleur de farine												
Meubles	9	46							9	46	55	1 05
Gypse	106	10	13					12	119	22	141	3 78
Verre, de toutes sortes												
Foin, pressé	28	4	38						66	4	70	1 78
Cochons												
Chevaux												
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots	12	4	6						18	4	22	0 44
Glace			6						6		6	0 12
Fer, chemin de fer												
" en gueuse								2		2	2	0 04
" tout autre	404								404		404	7 60
" minerai de	260	1						5	260	6	266	5 02

Minerai de fer												
Cryolithe ou miner. chim., et autre min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux	16								16		16	0 31
Farines, de toutes sortes	1	4							1	4	5	0 10
Viandes, autres que le lard		6								6	6	0 12
Marbre												
Manille												
Mélasse	4								4		4	0 10
Clous	52		58						110		110	0 71
Avoine		16								16	16	0 30
Huile, en barils	37	90						30	37	120	157	3 99
Tourteaux oléagineux												
Pois	63	1,012							63	1,012	1,075	20 22
Pommes de terre												
Lard												
Peinture	6	16							6	16	22	0 56
Poix et goudron												
Guenilles	10		7					15	17	15	32	0 81
Seigle		19								19	19	0 36
Résine												
Sel	2		163					122	165	122	287	5 43
Pierre, pour la taille												
Pierre, ouvrée												
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	570								570		570	5 70
Graines, toutes sortes		18								18	18	0 34
Moutons												
Cendre de soude	21								21		21	0 53
Acier	1								1		1	0 02
Sucre	844	20							844	20	864	21 63
Spiritueux, bière, etc	11	36							11	36	47	1 19
Tabac, brut												
Suif												
Etain		1								1	1	0 03
Térébenthine		2								2	2	0 05
Blé	120	294							120	294	414	7 79
Blanc de plomb	6								6		6	0 15
Blanc de céruse	4								4		4	0 10
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,043	441	5	1				4	2,048	446	2,494	62 62
Ecorce												
Barils, vides												
Courbes, pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	183		72						255		255	2 13
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	87	683	217						304	683	987	11 09
" " en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												

N° (A) 12.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Traverses de chemins de fer, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Billots de sciage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Douves et fonds, barils	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " pipes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " Indes occidentales	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Douves, saloirs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bardeaux	7	....	47	....	....	....	....	....	54	....	54	4 51
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de construction, carré, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " en radeaux	....	4,600	....	....	....	....	....	....	....	4,600	4,600	57 50
Traverses	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, fret payant péages	5,476	8,026	658	1	......	......	374	1,805	6,508	9,832	16,340	292 66
Total des péages sur navires												228 64
do passagers												114 54
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau												635 84

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 26 avril 1893.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

MOUVEMENT DU TRAFIC

ANNEXE A

N° (A) 13.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ c.		$ c.		$ c.
Navires à vapeur canadiens	355,865	3,786 62	702,165	4,321 59	74,372	250 91
" " américains	753,640	11,251 41	18,296	136 20	160	2 36
Voiliers canadiens	137,730	2,816 69	1,307,237	15,221 50	46,976	575 04
" étrangers	....	....	300	11 25	....	....
" américains	240,508	5,402 53	76,807	566 53	152,575	1,938 72
Total, classe n° 1	1,487,743	23,257 25	2,104,805	20,257 07	274,083	2,767 03
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	23,035	235 77	66,472	2,984 41	5,133	86 24
Classe n° 3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	1,333	260 50	12,141	485 76	890	80 88
Soufre	727	109 05	393	38 56	....	....
Ciment et chaux hydraulique	2,349	220 22	7,046	956 23	12	1 40
Argile, chaux et sable	222	14 68	39,377	1,765 49	4,753	551 98
Poisson	61	9 40	896	101 38	....	....
Gypse	....	....	1,837	23 39	....	....
Fer, chemin de fer	6	0 90	6,758	1,007 29	....	....
" en gueuse	190	33 50	2,786	323 18	....	....
" tout autre	1,885	301 44	16,488	926 38	38	3 00
Sel	374	59 80	5,486	666 71	447	19 76
Acier	267	40 05	967	141 89	....	....
Pierre, pour la taille	....	....	315	12 72	....	....
Pommes	235	5 89	2,383	340 92	786	59 37
Orge	18,599	1,8 6 80	1,947	102 22	98	3 28
Sarrasin	....	....	3,278	167 18	....	....
Maïs	441,092	44,109 20	9,219	723 23	....	....
Coton, brut	225	33 75	4	0 30	....	....
Lin et chanvre	....	....	92	13 80	....	....
Fleur de farine	15,232	2,498 66	8,375	819 05	480	16 19
Foin, pressé	....	....	1,553	97 15	7,266	252 92
Farines, de toutes sortes	36,356	7,270 80	880	41 48	....	....
Tourteaux oléagineux	....	....	1	0 04	....	....
Avoine	31,283	3,128 30	18,582	658 91	1,141	38 50
Pois	390	39 00	39,288	1,834 39	18	0 61
Pommes de terre	....	....	149	20 19	28	2 09
Seigle	3,671	367 10	2,172	194 80	....	....
Graines, toutes sortes	16	3 20	6,110	237 69	5	0 50
Tabac, non ouvré	....	....	17	1 66	3	0 30
Blé	258,392	25,768 35	26,798	1,423 26	....	....
Tous autres produits agricoles, légumes	599	25 54	1,891	153 06	....	....
Os	....	....	461	60 03	388	38 80
Bestiaux	....	....	208	14 60	125	4 54
Cochons	....	....	37	5 06	....	....
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	30	4 50	7	0 56	....	....
Chevaux	30	1 53	448	28 40	67	2 51
Saindoux et huile de saindoux	....	....	371	38 27	....	....
Viandes, autres que le lard	1	0 20	51	6 02	....	....
Lard	53	10 55	300	26 97	1	04
Moutons	....	....	117	9 29	102	3 68
Suif	124	18 60	47	3 94	....	....
Laine	135	24 25	4	0 31	....	....
Tous autres produits agricoles, animaux	....	....	3,135	447 81	....	....
Total, classe n° 3	813,877	86,225 76	222,415	13,919 57	16,648	1,080 35

A—*Suite.*

et montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1893.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
168,995	187 13	140,086	572 66	94,684	687 25	39,003	780 06	37,395	287 96
492	2 25	188	3 08	956	20 55	2,854	57 08	...	...
7,539	34 95	156,001	2,162 22	65,742	717 56	60,822	1,216 44	39,142	140 99
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
793	4 31	17,771	436 01	14,533	225 76	6,722	134 44	...	...
177,819	228 64	314,046	3,173 97	175,915	1,651 12	109,401	2,188 02	76,537	428 95
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre	
10,525	114 54	13,828	153 76	6,119	137 66	...	...	9,077	87 45
Tonnoaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
15	0 29	30	1 80	309	9 54	...	...	9	0 27
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
348	6 55	7	0 69	992	23 90	...	...	...	...
3	0 06	9,287	231 63	744	19 64	...	...	...	...
20	0 38	...	...	103	2 49	1,882	18 82	...	...
...	...	...	...	4	0 10	...	...	...	...
2	0 04	9	0 52	...	...	...	...	...	...
404	7 60	...	...	289	10 86	...	...	...	...
266	5 02	155	4 64	889	24 33	...	...	32	32
287	5 43	...	...	1,997	53 72	...	...	...	...
1	0 02	...	...	23	0 54	...	...	...	...
...	...	...	...	42	1 55	...	...	...	...
428	8 13	40	2 08	57	1 40	...	...	...	...
38	0 72	...	...	18	0 45	...	...	...	...
91	1 71	8	0 51	...	...	...	...	...	...
...	...	2	0 12	17	0 46	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
55	1 05	14	0 92	369	10 45	1,541	15 41	70	0 70
...	...	3,051	289 15	230	9 63	...	...	...	...
5	0 10	3	0 30	28	0 78	...	...	...	...
...	...	...	...	10	0 38	...	...	...	...
16	0 30	2,309	165 16	289	11 32	...	...	...	...
1,075	20 22	334	24 10	29	0 74	...	...	...	...
...	...	194	13 78	46	1 53	...	...	...	...
19	0 36	70	6 76	34	1 50	...	...	...	...
18	0 34	23	2 20	21	0 50	...	...	...	...
...	...	...	...	1	0 03	...	...	...	...
414	7 79	8	0 78	182	4 37	...	...	5	0 05
268	5 10	16	1 55	184	8 49	7,631	76 31	...	...
...	...	...	...	16	0 54	...	...	...	...
...	...	446	29 54	9	0 27	...	...	...	...
...	...	43	3 44	...	...	...	...	9	0 13
6	0 12	10	0 96	6	0 21	...	...	...	...
22	0 44	186	8 71	20	0 63	...	...	...	...
16	0 31	4	0 32	29	0 74	...	...	...	...
6	0 12	...	...	5	0 13	...	...	...	...
...	...	13	0 94	241	5 96	...	...	...	...
...	...	309	24 05	...	...	...	...	...	...
...	...	59	3 85	5	0 12	...	...	...	...
...	...	4	0 23	3	0 08	...	...	...	...
11	0 21	1,077	102 95	217	7 31	...	...	...	...
3,834	72 41	17,711	921 68	7,458	214 69	11,054	110 54	125	1 47

N° (A) 19.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 4.		$ c.		$ c.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	23	4 60	3	0 60	.....	.....
Instruments aratoires	.....	.....	99	11 67	.....	.....
Faïence et poterie	13	1 95	294	55 50	13	1 18
Bois de teinture et matières tinctoriales	.....	.....	183	12 95	79	7 90
Meubles	17	2 85	1,120	167 08	1	10
Verre, de toutes sortes	26	3 90	882	158 48	1	10
Marbre	2,152	322 80	16	0 85	.....	.....
Manille	236	35 40	67	13 18	.....	.....
Mélasse	603	90 45	828	87 85	117	11 58
Clous	17	2 55	2,700	345 07	.....	.....
Huile, en barils	9	1 35	866	131 85	78	7 74
Peinture	39	5 85	706	91 74	.....	.....
Poix et goudron	.....	.....	451	34 39	345	34 50
Guenilles	.....	.....	314	50 19	.....	.....
Résine	.....	.....	1,591	87 20	2,084	208 40
Cendre de soude	28	4 20	794	149 06	.....	.....
Sucre	449	30 27	7,233	1,336 92	4,005	400 50
Pierre, ouvrée	.....	.....	2,103	136 09	129	12 90
Ferblanc	.....	.....	369	64 37	.....	.....
Térébenthine	.....	.....	40	2 54	1	10
Blanc de plomb	.....	.....	65	12 07	.....	.....
Blanc de céruse	.....	.....	246	46 66	.....	.....
Whisky, et tous autres spiritueux	115	20 93	765	137 09	.....	.....
Marchandises, non énumérées	38,053	5,549 32	11,373	1,661 19	2,444	199 53
Total, classe n° 4	41,780	6,076 42	33,108	4,794 59	9,297	884 53
Classe n° 5.						
Ecorce	.....	.....	4	20	.....	.....
Barils, vides	83	16 48	256	34 47	22	0 75
Courbes, pour bâtiments	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flottes	.....	.....	7,314	125 58	.....	.....
Bois de chauffage, sur navires	4,744	202 23	7,790	216 91	113,440	3,731 73
" en radeaux	15	1 00	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires	129,295	23,040 58	46,441	1,481 98	72,386	4,241 97
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses de chemins de fer, sur navires	114	2 25	1,528	30 50	3,160	252 21
" " en radeaux	.....	.....	554	11 87	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et pote'x de télég., en rad.	2	0 25	18,042	452 00	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	45,605	6,837 05	1,366	37 73	.....	.....
" " en radeaux	.....	.....	6,012	153 00	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	87	34 40	85	21 65	.....	.....
Bardeaux	36	18 86	4	0 46	25	4 00
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.	.....	.....	.....	.....	3	0 40
" " en rad.	.....	.....	2	0 32	.....	.....
Billots de sciage	4,225	203 35	13,549	302 16	.....	.....
Douves et fonds, barils	576	46 76	.....	.....	.....	.....
" " pipes	7	1 52	.....	.....	.....	.....
" " Indes occidentales	53	9 82	116	4 35	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	62	1 24	.....	.....
Traverses	.....	.....	8,760	21 85	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe n° 5	184,862	30,414 55	111,885	2,895 47	189,036	8,231 06

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
....	....	....	....	2	0 35	....	....	....	....
1	0 03	10	1 90	149	15 52	....	....	....	....
81	2 04	2	0 29	101	9 89	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
141	3 78	28	3 24	60	5 99	....	....	....	....
70	1 78	4	0 67	47	4 22	....	....	....	....
....	....	....	....	4	0 35	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
4	0 10	1	0 10	100	8 95	....	....	....	....
110	2 71	1	0 10	232	23 22	....	....	....	....
157	3 99	3	0 20	303	28 66	....	....	....	....
22	0 56	....	....	25	2 43	....	....	....	....
....	....	....	....	25	2 18	....	....	....	....
32	0 81	18	3 42	39	4 91	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
21	0 53	1	0 19	19	1 69	....	....	....	....
864	21 63	2	0 29	693	65 42	....	....	....	....
....	....	....	....	3	0 27	....	....	....	....
1	0 03	1	0 10	9	0 80	....	....	....	....
2	0 05	....	....	....	....	....	....	....	....
6	0 15	....	....	9	90	....	....	....	....
4	0 10	....	....	44	1 32	....	....	....	....
47	1 19	3	0 38	120	10 63	....	....	....	....
2,494	62 62	364	55 39	1,260	119 89	4,790	47 90	103	2 82
4,057	102 10	438	66 27	3,214	307 49	4,790	47 90	103	2 82
....	....	....	....	70	1 64	....	....	79	3 05
....	....	54	5 72	71	5 65	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	59,090	596 61	1,261	22 65	....	....	2,384	23 99
255	2 13	39,303	1,506 57	36,036	716 61	....	....	18,948	201 04
....	....	480	4 80	....	....	....	....	....	....
987	11 09	382,430	27,983 58	34,417	1,549 46	4,831	48 31	1,139	23 54
....	....	12	0 21	70	2 66	....	....	14	0 32
....	....	4	0 37	....	....	....	....	....	....
....	....	102	16 00	4,514	493 82	....	....	....	....
....	....	132	7 00	119	12 67	....	....	117	4 63
....	....	5	0 42	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	1,986	20 99
....	....	900	21 82	....	....	....	....	....	....
4,600	57 50	3,680	39 69	180	3 38	....	....	1,180	22 00
....	....	....	....	3	0 28	....	....	....	....
54	4 51	689	538 84	190	31 65	....	....	249	21 84
....	....	....	....	9	1 39	....	....	....	....
....	....	2	1 02	4	0 51	....	....	3	0 13
....	....	11,032	237 82	182	4 16	....	....	4,149	37 50
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	460	1 15	600	3 80	....	....	....	....
....	....	....	....	73	10 50	....	....	....	....
5,896	75 23	498,375	30,961 62	77,799	2,860 83	4,831	48 31	30,248	359 03

N° (A) 13.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe spéciale.		$ c.		$ c.		$ c.
Houille	233,096	46,619 20	166,370	23,266 62	97,889	9,599 94
Cryolithe ou minerai chimique	....	....	....	....	....	....
Minerai de fer	....	....	....	....	....	....
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	4,663	447 19	6,154	131 40	....	....
Glace	....	....	....	....	....	....
Total, classe spéciale	237,759	47,066 39	172,524	23,398 02	97,889	9,599 94
Total, fret et péages	1,278,278	193,276 14	539,932	68,249 13	312,870	22,649 15
Bois de construction et autres bois, en fr.	....	....	1,801	88 21	....	....
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	16,545	2,481 75	616,643	57,217 16	....	....
Grands totaux, passagers et tonnage de navires non compris	1,294,823	195,757 89	1,158,376	125,554 50	312,870	22,649 15

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 26 avril 1893.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
1,983	37 22	....	....	11,010	533 78	26,931	269 31	....	....
....	....	125	6 25	780	39 00	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
570	5 70	....	....	1,148	28 82	....	....	743	3 50
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2,553	42 92	125	6 25	12,938	601 60	26,931	269 31	743	3 50
16,340	635 84	516,649	35,283 55	101,409	5,773 39	47,606	2,664 08	31,219	883 22
....	....	64,872	741 13	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	2,825	75 41	....	....	....	....
16,340	635 84	581,521	36,024 68	104,234	5,848 80	47,606	2,664 08	31,219	883 22

B. H. TEAKLES,
Compilateur, statistique des canaux.

ANNEXE

N° (A) 14—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés
totale de chaque article transportée,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ c.		$ c.		$ c.
Navires de toutes sortes	1,487,743	23,257 25	2,104,805	20,257 07	274,083	2,767 03
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	23,035	235 77	66,472	2,984 41	5,133	86 24
Produits de la forêt.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce	...	...	4	0 20	...	...
Courbes, pour bâtiments	...	...	...	...	...	...
Flottes	...	...	7,314	125 58	...	...
" en franchise	...	...	...	...	...	...
Bois de chauffage	4,779	203 23	7,790	216 91	113,440	3,731 73
" en franchise	...	...	...	...	...	...
Cercles et échalas à houblon	...	...	...	...	...	...
Bois de service, scié	129,295	23,040 58	46,441	1,481 98	72,386	4,241 97
" en franchise	...	...	876	...	...	...
Mâts, espars, etc	2	0 25	18,042	452 00	...	...
" en franchise	...	...	...	...	...	...
Traverses de chemins de fer	114	2 25	2,082	41 57	3,160	252 21
Billots de sciage	4,225	203 35	13,549	302 16	...	...
" en franchise	...	...	...	...	...	...
Douves, de toutes sortes	636	58 10	178	5 59	...	...
Bardeaux	36	18 86	4	0 46	25	4 00
Piquets et perches	...	...	2	0 32	3	0 40
" en franchise	...	...	...	...	...	...
Bois de construction, carré	45,605	6,837 05	7,378	190 73	...	...
" en franchise	...	...	900	...	...	...
Traverses	...	...	8,760	21 85	...	...
" en franchises	...	...	25	...	...	...
Total	184,692	30,363 67	113,345	2,839 35	189,014	8,230 31
Animaux.						
Bestiaux	...	...	208	14 60	125	4 54
Cochons	...	...	37	5 06	...	...
Chevaux	30	1 53	448	28 40	67	2 51
" en franchise	...	...	1	...	...	...
Moutons	...	...	117	9 29	102	3 68
Total	30	1 53	811	57 35	294	10 73
Produits des animaux.						
Os	...	...	461	60 03	388	38 80
Cornes et sabots, peaux vert. et sal., bruts	30	4 50	7	0 56	...	...
Saindoux et huile de saindoux	...	...	371	38 27	...	...
Viandes, autres que le lard	1	0 20	51	6 02	...	...
Lard	53	10 55	300	26 97	1	0 04
Suif	124	18 60	47	3 94	...	...
Laine	135	24 25	4	0 31	...	...
Produits agricoles non énumérés, animaux	...	...	3,135	447 81	...	...
Total	343	58 10	4,376	583 91	389	38 84

A—*Suite.*

pour la saison de navigation terminée le 31 décembre 1893, indiquant la quantité et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
177,819	228 64	314,046	3,173 97	175,915	1,651 12	109,401	2,188 02	76,537	428 95
Nombre. 10,525	114 54	Nombre. 13,828	153 76	Nombre. 6,119	137 66	Nombre.	....	Nombre 9,077	87 45
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
....	....	....	....	70	1 64	....	....	79	3 05
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	59,090	596 61	1,261	22 65	....	....	2,384	23 99
....	....	33,830	....	....	....	....	....	....	....
255	2 13	39,783	1,511 37	36,036	716 61	....	....	18,948	201 04
....	....	2,568	....	....	....	....	....	....	....
....	....	4	37	73	10 50	....	....	....	....
987	11 09	382,442	27,983 79	34,487	1,552 12	4,831	48 31	1,153	23 86
....	....	739	....	....	....	....	....	....	....
....	....	5	42	....	....	....	....	1,986	20 99
....	....	400	....	....	....	....	....	....	....
....	....	234	23 00	4,633	506 49	....	....	117	4 63
....	....	11,032	237 82	182	4 16	....	....	4,149	37 50
....	....	10,385	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
54	4 51	689	538 84	190	31 65	....	....	249	21 84
....	....	2	1 02	13	1 90	....	....	3	0 13
....	....	18	....	....	....	....	....	....	....
4,600	57 50	4,580	61 51	180	3 38	....	....	1,180	22 00
....	....	16,552	....	....	....	....	....	....	....
....	....	460	1 15	600	3 80	....	....	....	....
....	....	380	....	....	....	....	....	....	....
5,896	75 23	563,193	30,955 90	77,725	2,854 90	4,831	48 31	30,248	359 03
....	....	446	29 54	9	0 27	....	....	....	....
....	....	43	3 44	....	....	....	....	9	13
22	0 44	186	8 71	20	0 63	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	309	24 05	....	....	....	....	....	....
22	0 44	984	65 74	29	0 90	....	....	9	13
....	....	....	....	16	0 54	....	....	....	....
6	0 12	10	0 96	6	0 21	....	....	....	....
16	0 31	4	0 32	29	0 74	....	....	....	....
6	0 12	....	....	5	0 13	....	....	....	....
....	....	13	0 94	241	5 96	....	....	....	....
....	....	59	3 85	5	0 12	....	....	....	....
....	....	4	0 23	3	0 08	....	....	....	....
11	0 21	1,077	102 95	217	7 31	....	....	....	....
39	0 76	1,167	109 25	522	15 09	....	....	....	....

N° (A) 14.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Produits agricoles.		$ c.		$ c.		$ c.
Produits agricoles non énumérés, légumes	599	25 54	1,891	153 06		
Pommes	235	5 89	2,383	340 92	786	59 37
Orge ... en fr.			600			
"	18,599	1,866 80	1,947	102 22	98	3 28
Sarrasin			3,278	167 18		
Coton, brut	225	33 75	4	30		
Maïs	441,092	44,109 20	9,219	723 23		
" ... en fr.			278,564			
Lin et chanvre			92	13 80		
Farine	15,232	2,498 66	8,375	819 05	480	16 19
" ... en fr.	3		5,514			
Foin, pressé			1,553	97 15	7,266	252 92
Farines, toutes sortes	36,356	7,270 80	880	41 48		
Manille	236	35 40	67	13 18		
Avoine	31,283	3,128 30	18,582	658 91	1,141	38 50
" ... en fr.			9,761			
Pois	390	39 00	39,288	1,834 39	18	0 61
Pommes de terre			149	20 19	28	2 09
Seigle	3,671	367 10	2,172	194 80		
" ... en fr.			3,669			
Graines, toutes sortes	16	3 20	6,110	237 69	5	50
Tabac, brut			17	1 66	3	30
Blé	258,392	25,768 35	26,798	1,423 26		
" ... en fr.			209,212			
Total	806,329	85,151 99	630,125	6,842 47	9,825	373 76
Manufactures.						
Alcalis, potasse et perlasse	23	4 60	3	0 60		
" ... en fr.			23			
Instruments aratoires			99	11 67		
Barils, vides	83	16 48	256	34 47	22	0 75
Briques	1,333	260 50	12,141	485 76	890	80 88
Ciment et chaux hydraulique	2,349	220 22	7,046	956 23	12	1 40
" ... en fr.	3,169					
Faïence et poterie	13	1 95	294	55 50	13	1 18
" ... en fr.	98					
Meubles	17	2 85	1,120	167 08	1	0 10
Verre, toute sorte	26	3 90	882	158 48	1	0 10
" ... en fr.	365					
Fer, chemin de fer	6	0 90	6,758	1,007 29		
" ... en fr.	6,576					
Fer, en gueuse	190	33 50	2,786	323 18		
" ... en fr.	25					
Fer, tout autre	1,885	301 44	16,488	926 38	38	3 00
" ... en fr	543		100			
Mélasse	603	90 45	828	87 85	117	11 58
" ... en fr.	43					
Clous	17	2 55	2,700	345 07		
" ... en fr.	472					
Huile	9	1 35	866	131 85	78	7 74
" ... en fr.	44					
Tourteaux oléagineux			1	0 04		
Peinture	39	5 85	706	91 74		
" ... en fr.	70					
Poix et goudron			451	34 39	345	34 50
" ... en fr.	26					
Résine			1,591	87 20	2,084	208 40
Cendre de soude	28	4 20	794	149 06		
do ... en fr.	68					
Spiritueux, whisky, etc	115	20 93	765	137 09		
" ... en fr.	26		1			

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1893, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneanx.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c
268	5 10	16	1 55	184	8 49	7,631	76 31	....	....
428	8 13	40	2 08	57	1 40	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
38	0 72	....	....	18	0 45	....	....	....	....
91	1 71	8	0 51	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	2	0 12	17	0 46	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
55	1 05	14	0 92	369	10 45	1,541	15 41	70	70
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	3,051	289 15	230	9 63	....	....	....	....
5	0 10	3	0 30	28	0 78	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
16	0 30	2,309	165 16	289	11 32	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1,075	20 22	334	24 10	29	0 74	....	....	....	....
....	....	194	13 78	46	1 53	....	....	....	....
19	0 36	70	6 76	34	1 50	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
18	0 34	23	2 20	21	0 50	....	....	....	....
....	....	....	....	1	0 03	....	....	....	....
414	7 79	8	0 78	182	4 37	....	....	5	0 05
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2,427	45 82	6,072	507 41	1,505	51 65	9,172	91 72	75	75
....	....	....	....	2	0 35	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1	0 03	10	1 90	149	15 52	....	....	....	....
....	....	54	5 72	71	5 65	....	....	....	....
15	0 29	30	1 80	309	9 54	....	....	9	27
348	6 55	7	0 69	992	23 90	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
81	2 04	2	0 29	101	9 89	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
141	3 78	28	3 24	60	5 99	....	....	....	....
70	1 78	4	0 67	47	4 22	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2	0 04	9	0 52	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
404	7 60	....	....	289	10 86	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
266	5 02	155	4 64	889	24 33	....	....	32	0 32
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
4	0 10	1	0 10	100	8 95	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
110	2 71	1	0 10	232	23 22	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
157	3 99	3	0 20	303	28 66	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	10	0 38	....	....	....	....
22	0 56	....	....	25	2 43	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	25	2 18	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
21	0 53	1	0 19	19	1 69	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
47	1 19	3	0 38	120	10 63	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....

N° (A) 14—Sommaire du mouvement des canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Manufactures.—Suite.		$ c.		$ c.		$ c.
Acier	267	40 05	967	141 89		
do en fr.	426					
Sucre	449	30 27	7,233	1,336 92	4,005	400 50
do en fr.	2,218					
Ferblanc			369	64 37		
do en fr.	34					
Térébenthine			40	2 54	1	0 10
Blanc de plomb			65	12 07		
do en fr.	35					
Blanc de céruse			246	46 66		
do en fr.	31					
Articles en bois	87	34 40	85	21 65		
Total	21,808	1,076 39	65,704	6,817 03	7,607	750 23
Marchandises.						
Soufre, brut	727	109 05	393	38 56		
Argile, chaux et sable	222	14 68	39,377	1,765 49	4,753	551 98
do en fr.			240			
Houille	233,096	46,619 20	166,370	23,266 62	97,889	9,599 94
do en fr.			108,954			
Bois de teinture et matières tinct.			183	12 95	79	7 90
Poisson	61	9 40	896	101 38		
do en fr.	465					
Gypse			1,837	23 39		
Minerais, de toutes sortes						
Marbre	2,152	322 80	16	85		
Guenilles			314	50 19		
Sel	374	59 80	5,486	666 71	447	19 76
do en fr.	995					
Pierre, de toutes sortes	4,663	447 19	8,572	280 21	129	12 90
do en fr.	14					
Tous autres effets et marchandises non énumérés	38,053	5,549 32	11,373	1,661 19	2,444	199 53
do en fr.	799		4			
Total	281,621	53,131 44	344,015	27,867 54	105,741	10,392 01
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	1,294,823	193,276 14	1,158,376	68,249 13	312,870	22,649 15

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 avril 1894.

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1893, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
1	0 02			23	54				
864	21 63	2	0 29	693	65 42				
1	0 03	1	0 10	9	0 80				
2	0 05								
6	0 15			9	0 90				
4	0 10			14	1 22				
				3	0 28				
2,567	58 19	311	20 83	4,494	257 55			41	0 59
3	0 06	9,287	231 63	744	19 64				
1,983	37 22			11,010	533 78	26,931	269 31		
				2,825					
20	0 38			103	2 49	1,882	18 82		
				4	0 10				
		125	6 25	780	39 00				
				4	0 35				
32	0 81	18	3 42	39	4 91				
287	5 43			1,997	53 72				
570	5 70			1,193	30 64			743	3 50
2,494	62 62	364	55 39	1,260	119 89	4,790	47 90	103	2 82
5,389	112 22	9,794	296 69	17,134	804 52	33,603	336 03	846	6 32
16,340	635 84	581,521	35,283 55	104,234	5,773 39	47,606	2,664 08	31,219	883 22

B. H. TEAKLES,
Compilateur, statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 15.—Tableau indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1893.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Total des péages.
Canal Welland.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chippawa				5 80	1 00	8 00	14 25	3 02	1 27	0 50	33 84
Colborne		2,298 87	16,650 51	21,979 98	23,088 80	19,258 60	19,235 84	15,838 93	9,498 30	3,271 36	131,121 19
Dalhousie		4,420 90	12,085 36	6,356 98	5,298 57	7,642 51	6,908 15	12,335 85	5,536 65	23 51	60,608 48
Dunnville			63 88	50 06	19 83	54 72		111 32	47 81		347 62
Maitland					0 50	8 61	1 84				10 95
Robinson		37 72	111 90	129 51	59 20	70 47	4 19	25 89	39 36	1 39	479 63
Sainte-Catherine		15 76	180 57	126 48	117 86	142 50	53 55	36 52	1 19		674 43
Total, canal Welland		6,773 25	29,092 22	28,648 81	28,585 76	27,185 41	26,217 82	28,351 53	15,124 58	3,296 76	193,276 14
Canaux du Saint-Laurent.											
Beauharnois			81 26	66 31	69 73	318 72	272 12	274 51	222 76		1,305 41
Cardinal			202 70	157 65	112 00	34 15	103 11	84 18	59 50	1 40	754 69
Cornwall			1,885 83	4,054 49	4,352 04	5,326 85	4,266 12	3,968 01	2,266 11	16 67	26,136 12
Kingston		259 96	1,782 26	1,096 60	1,233 01	974 73	1,230 99	1,810 82	642 72		9,031 09
Lachine			235 88	238 63	375 82	425 93	593 99	433 03	262 37	0 38	2,566 03
Montréal			3,494 66	4,838 72	5,387 96	4,582 54	4,307 06	3,108 63	2,692 85	43 37	28,455 79
Total, canaux du St-Laurent		259 96	7,682 59	10,452 40	11,530 56	11,662 92	10,773 39	9,679 18	6,146 31	61 82	68,249 13
Canal Chambly.											
Chambly			406 35	2,106 22	1,113 98	1,580 40	1,509 24	1,575 56	1,231 85		9,523 60
Saint-Jean			3,099 48	1,323 33	2,078 69	1,910 46	1,703 44	1,502 18	648 06		12,265 64
Saint-Ours		8 99	70 12	101 52	135 36	101 22	110 27	135 24	197 19		859 91
Total, canal Chambly		8 99	3,575 95	3,531 07	3,328 03	3,592 08	3,322 95	3,212 98	2,077 10		22,649 15

Canaux de l'Ottawa.											
Ottawa			3,671 30	2,885 22	2,427 83	2,785 41	2,901 01	3,279 79	1,775 87		19,726 43
Carillon			9 26	16 63	8 01	10 19	6 75	8 30	4 06		63 20
Grenville			2,208 58	2,530 14	1,811 28	1,713 18	2,116 81	2,080 95	1,494 65		13,955 59
Sainte-Anne		0 70	205 54	210 56	243 84	255 98	278 06	195 00	148 65		1,538 53
Total, canaux de l'Ottawa		0 70	6,094 68	5,642 55	4,490 96	4,764 76	5,302 63	5,564 04	3,423 23		35,283 55
Canal Rideau.											
Kingston-Mills			135 80	232 42	188 09	318 46	167 69	148 37	39 07		1,229 90
Ottawa			315 03	684 87	793 53	760 32	620 27	459 46	345 54		3,979 02
Smith's-Falls			33 11	104 73	117 50	113 83	89 06	59 61	46 63		564 47
Total, canal Rideau			483 94	1,022 02	1,099 12	1,192 61	877 02	667 44	431 24		5,773 39
Canal Saint-Pierre.											
Saint-Pierre	7 01	7 40	270 42	342 61	422 12	392 96	353 88	353 09	346 59	168 00	2,664 08
Canaux de la vallée de la Trent.											
Bobcaygeon			4 25	47 29	57 06	118 39	82 93	94 56	44 07		448 55
Buckhorn			6 00	7 80	24 34	11 28	33 31	0 25	1 69		84 67
Burleigh			2 00	14 18	37 11	19 38	10 49	14 69	9 20		107 05
Fenelon-Falls				5 00	4 50	5 35	2 75	2 71	1 50		21 81
Hastings		0 25	0 25	3 80	7 93	24 39	5 40	7 02	3 68		52 72
Peterborough		2 53	11 57	18 52	37 06	25 30	24 01	34 00	15 43		168 42
Total, canaux de la vallée de la Trent		2 78	24 07	96 59	168 00	204 09	158 89	153 23	75 57		883 22
Canal Murray.											
Brighton		17 80	72 22	115 63	102 79	102 65	110 79	61 36	47 43	5 17	635 84
Grand total	7 01	7,070 88	47,296 09	49,851 68	49,727 34	49,097 48	47,117 37	48,042 85	27,672 05	3,531 75	329,414 50

B. H. TEAKLES
Compilateur de la statistique des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 avril 1894.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 16.—**Tableau général** indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1893, et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Canal Welland.													$ c.
Navires canadiens, à vapeur	1,021	115,376	115,872	49,959	9,222	1,172	....	13,006	51,258	179,513	176,352	355,865	3,786 62
do à voiles	447	24,642	24,113	40,758	3,487	....	....	2,943	41,787	68,343	69,387	137,730	2,816 69
Total, du Canada	1,468	140,018	139,985	90,717	12,709	1,172	....	15,949	93,045	247,856	245,739	493,595	6,603 31
Navires américains, à vapeur	895	....	....	92,709	4,538	278,713	227,953	4,012	145,715	375,434	378,206	753,640	11,251 41
do à voiles	480	....	....	42,371	14,524	66,447	47,298	8,170	61,698	116,988	123,520	240,508	5,402 53
Total, Etats-Unis	1,375	....	....	135,080	19,062	345,160	275,251	12,182	207,413	492,422	501,726	994,148	16,653 94
Grand total, canal Welland	2,843	140,018	139,985	225,797	31,771	346,332	275,251	28,131	300,458	740,278	747,465	1,487,743	23,257 25
Canaux du Saint-Laurent.													
Navires canadiens, à vapeur	3,678	362,050	321,867	12,816	110	....	7	....	5,315	374,866	327,299	702,165	4,321 59
do à voiles	6,414	665,794	475,256	47,203	4	....	....	196	119,084	713,193	594,344	1,307,537	15,232 75
Total, du Canada	10,092	1,027,844	797,123	60,019	114	....	7	196	124,399	1,088,059	921,643	2,009,702	19,554 34
Navires américains, à vapeur	440	1,005	348	2,530	13	5,799	6,093	46	2,462	9,380	8,916	18,296	136 20
do à voiles	712	480	19,301	9,005	2,066	940	1,342	34,487	9,186	44,912	31,895	76,807	566 53
Total, Etats-Unis	1,152	1,485	19,649	11,535	2,079	6,739	7,435	34,533	11,648	54,292	40,811	95,103	702 73
Grand total, canaux du Saint-Laurent	11,244	1,029,329	816,772	71,554	2,193	6,739	7,442	34,729	136,047	1,142,351	962,454	2,104,805	20,257 07
Canal Chambly.													
Navires canadiens, à vapeur	581	37,063	36,799	108	7	....	3	....	392	37,171	37,201	74,372	250 91
do à voiles	599	15,168	14,786	3,273	....	....	....	....	13,749	18,441	28,535	46,976	575 04
Total, du Canada	1,180	52,231	51,585	3,381	7	....	3	....	14,141	55,612	65,736	121,348	825 95

Navires américains, à vapeur	3	5	...	...	...	...	...	...	155	5	155	160	2 36
" à voiles	1,569	629	2,755	64,210	...	...	...	...	84,981	64,839	87,736	152,575	1,938 72
Total, Etats-Unis	1,572	634	2,755	64,210	...	...	...	...	85,136	64,844	87,891	152,735	1,941 08
Grand total, canal Chambly	2,752	52,865	54,340	67,591	7	...	3	...	99,277	120,456	153,627	274,083	2,767 03
CANAUX DE L'OTTAWA.													
Navires canadiens, à vapeur	1,019	45,360	94,093	...	633	...	...	...	...	45,360	94,726	140,086	572 66
" à voiles	1,244	7,311	135,366	...	13,324	...	...	...	...	7,311	148,690	156,001	2,162 22
Total, du Canada	2,263	52,671	229,459	...	13,957	...	...	...	...	52,671	243,416	296,087	2,734 88
Navires américains, à vapeur	2	...	...	...	93	95	...	...	...	95	93	188	3 08
" à voiles	183	1,565	5,513	...	10,693	...	...	...	...	1,565	16,206	17,771	436 01
Total, Etats-Unis	185	1,565	5,513	...	10,786	95	...	...	...	1,660	16,299	17,959	439 09
Grand total, canaux de l'Ottawa	2,448	54,236	234,972	...	24,743	95	...	...	...	54,331	259,715	314,046	3,173 97
CANAL RIDEAU.													
Navires canadiens, à vapeur	1,299	47,005	47,372	...	...	...	...	...	307	47,005	47,679	94,684	687 25
" à voiles	858	30,835	31,375	1,907	...	...	...	...	1,625	32,742	33,000	65,742	717 56
Total, du Canada	2,157	77,840	78,747	1,907	...	...	...	...	1,932	79,747	80,679	160,426	1,404 81
Navires américains, à vapeur	73	141	195	212	57	...	...	...	351	353	603	956	20 55
" à voiles	176	3,422	4,401	2,952	752	...	...	...	3,006	6,374	8,159	14,533	225 76
Total, Etats-Unis	249	3,563	4,596	3,164	809	...	...	...	3,357	6,727	8,762	15,489	246 31
Grand total, canal Rideau	2,406	81,403	83,343	5,071	809	...	...	...	5,289	86,474	89,441	175,915	1,651 12
CANAL SAINT-PIERRE.													
Navires canadiens, à vapeur	233	21,545	17,458	...	...	...	...	...	...	21,545	17,458	39,003	786 06
" à voiles	1,229	30,658	30,046	...	...	...	...	118	...	30,776	30,046	60,822	1,216 46
Total, du Canada	1,462	52,203	47,504	...	...	...	...	118	...	52,321	47,504	99,825	1,996 50
Navires américains, à vapeur	10	2,028	676	...	75	...	...	75	...	2,103	751	2,854	57 08
" à voiles	18	650	1,039	...	893	...	...	4,140	...	4,790	1,932	6,722	134 44
Total, Etats-Unis	28	2,678	1,715	...	968	...	...	4,215	...	6,893	2,683	9,576	191 52
Grand total, canal Saint-Pierre	1,490	54,881	49,219	...	968	...	...	4,333	...	59,214	50,187	109,401	2,188 02

N° (A) 16—TABLEAU SOMMAIRE indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.													$ c.
Navires canadiens, à vapeur	994	18,560	18,835	....	....	....	....	....	....	18,560	18,835	37,395	287 96
" à voiles	594	19,068	20,074	....	....	....	....	....	....	19,068	20,074	39,142	140 99
Total, du Canada	1,488	37,628	38,909	....	....	....	....	....	....	37,628	38,909	76,537	428 95
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" à voiles	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, Etats-Unis	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Grand total, can. de la vallée de la Trent	1,488	37,628	38,909	....	....	....	....	....	....	37,628	38,909	76,537	428 95
CANAL MURRAY.													
Navires canadiens, à vapeur	497	104,966	36,064	13,653	....	....	....	614	13,698	119,233	49,762	168,995	187 13
" à voiles	150	2,693	2,950	509	....	....	....	160	1,227	3,362	4,177	7,539	34 95
Total, du Canada	647	107,659	39,014	14,162	....	....	....	774	14,925	122,595	53,939	176,534	222 08
Navires américains, à vapeur	9	220	75	....	37	....	38	....	122	220	272	492	2 25
" à voiles	15	607	....	58	....	....	....	64	64	729	64	793	4 31
Total, Etats-Unis	24	827	75	58	37	....	38	64	186	949	336	1,285	6 56
Grand total, canal Murray	671	108,486	39,089	14,220	37	....	38	838	15,111	123,544	54,275	177,819	228 64

N° (A) 16—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Navires	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Descente.		
NAVIRES CANADIENS													
A vapeur et à voiles.													$ c.
Welland	1,468	140,018	139,985	90,717	12,709	1,172	....	15,949	93,045	247,856	245,739	493,595	6,603 31
Saint-Laurent	10,092	1,027,844	797,123	60,019	114	....	7	196	124,399	1,088,059	921,643	2,009,702	19,554 34
Chambly	1,180	52,231	51,585	3,381	7	....	3	....	14,141	55,612	65,736	121,348	825 95
Ottawa	2,263	52,671	229,459	....	13,957	....	....	....	....	52,671	243,416	296,087	2,734 88
Rideau	2,157	77,840	78,747	1,907	....	....	....	....	1,932	79,747	80,679	160,426	1,401 81
Saint-Pierre	1,462	52,203	47,504	....	....	....	....	118	....	52,321	47,504	99,825	1,996 50
Vallée de la Trent	1,488	37,628	38,909	....	....	....	....	....	....	37,628	38,909	76,537	428 95
Murray	647	107,659	39,014	14,162	....	....	....	774	14,925	122,595	53,939	176,534	222 08
Total, canadiens	20,757	1,548,094	1,422,326	170,186	26,787	1,172	10	17,037	248,442	1,736,489	1,697,565	3,434,054	33,770 82
NAVIRES AMÉRICAINS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,375	....	....	135,080	19,062	345,160	275,251	12,182	207,413	492,422	501,726	994,148	16,653 94
Saint-Laurent	1,152	1,48[illegible]	19,649	11,535	2,079	6,739	7,435	34,533	11,648	54,292	40,811	95,103	702 73
Chambly	1,572	634	2,755	64,210	....	....	....	....	85,136	64,844	87,891	152,735	1,941 08
Ottawa	185	1,565	5,513	....	10,786	95	....	....	....	1,660	16,299	17,959	439 09
Rideau	249	3,563	4,596	3,164	809	....	....	....	3,357	6,727	8,762	15,489	246 31
Saint-Pierre	28	2,678	1,715	....	968	....	....	4,215	....	6,893	2,683	9,576	191 52
Vallée de la Trent	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Murray	24	827	75	58	37	....	38	64	186	949	336	1,285	6 56
Total, américains	4,585	10,752	34,303	214,047	33,741	351,994	282,724	50,994	307,740	627,787	658,508	1,286,295	20,181 23
Grand total des navires canadiens et américains	25,342	1,558,846	1,456,629	384,233	60,528	353,166	282,734	68,031	556,182	2,364,276	2,356,073	4,720,349	53,952 05

R. H. TEAKLES,
Compilateur, statistique des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 avril 1894.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 17—Tableau comparatif du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1892 et 1893, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

—	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.		$ c.
1892.												
Canal Welland	7,750	87,642	9,733	32,583	240,332	300,733	12,391	264,390	270,206	685,348	955,554	195,803 25
Canaux du Saint-Laurent	204,078	599,062	6,390	1,424	702	2,046	35,005	118,048	246,175	720,580	966,755	69,067 46
Canal Chambly	9,714	8,828	154,170	....	....	204	....	97,850	163,884	106,882	270,766	20,959 85
Canal Rideau	70,393	24,145	1,828	....	....	....	....	....	72,221	24,145	96,366	4,987 52
Canaux de l'Ottawa	551	544,679	1	101,780	....	....	....	....	552	646,459	647,011	43,066 68
Canal Saint-Pierre	13,561	45,481	....	....	....	....	....	....	13,561	45,481	59,042	3,155 86
Canaux de la Vallée de la Trent	17,339	5,174	....	....	....	....	....	....	17,339	5,174	22,513	725 76
Canal Murray	4,174	7,126	1,416	....	....	....	....	1,013	5,590	8,139	13,729	585 29
1893.												
Canal Welland	17,403	103,529	8,741	61,240	247,108	384,559	8,331	463,912	281,583	1,013,240	1,294,823	193,276 14
Canaux du Saint-Laurent	216,612	657,436	9,987	1,901	221	1,210	45,716	225,293	272,536	885,840	1,158,376	68,249 13
Canal Chambly	9,040	11,872	183,284	....	....	....	....	108,674	192,324	120,546	312,870	22,649 15
Canal Rideau	68,247	15,769	11,406	1,723	....	....	....	7,089	79,653	24,581	104,234	5,773 39
Canaux de l'Ottawa	1,049	504,955	....	75,517	....	....	....	....	1,049	580,472	581,521	35,283 55
Canal Saint-Pierre	10,669	35,226	....	1,220	....	....	491	....	11,160	36,446	47,606	2,664 08
Canaux de la Vallée de la Trent	23,210	8,009	....	....	....	....	....	....	23,210	8,009	31,219	883 22
Canal Murray	5,476	8,026	658	1	....	....	374	1,805	6,508	9,832	16,340	635 84

B. H. TEAKLES,
Compilateur, statistique des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 avril 1894.

ANNEXE N° 15.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1894,

Compilée par Thomas Ridout, I.C., de rapports fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant le développement des chemins de fer du Canada, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1835	0	1865	2,240
1836	16	1866	2,278
1837	16	1867	2,278
1838	16	1868	2,278
1839	16	1869	2,524
1840	16	1870	2,617
1841	16	1871	2,695
1842	16	1872	2,899
1843	16	1873	3,613
1844	16	1874	3,832
1845	16	1875	4,331
1846	16	1876	4,804
1847	54	1877	5,218
1848	54	1878	5,782
1849	54	1879	6,126
1850	66	1880	6,858
1851	159	1881	7,194
1852	205	1882	7,331
1853	506	1883	8,697
1854	764	1884	9,5[illegible]7
1855	877	1885	10,273
1856	1,414	1886	10,773
1857	1,444	1887	11,793
1858	1,863	1888	12,184
1859	1,994	1889	12,585
1860	2,065	1890	13,151
1861	2,146	1891	13,838
1862	2,189	1892	14,564
1863	2,189	1893	15,005
1864	2,189	1894	15,627

Les tableaux ci-annexés peuvent être résumés comme suit :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées)	15,768
Longueur des voies de garage, en milles	2,017
Milles de lisses de fer, lignes-mères	400
" d'acier "	15,368
" " (double voie)	526
Capital versé (y compris les quatre item suivants)	$887,943,088
Primes payées par le gouvernement	156,716,638
Prêts faits "	21,569,149
Actions souscrites "	300,000
Subvention municipales	14,153,611
Milles de chemins de fer en exploitation	15,627
Recettes brutes	$49,552,528
Frais d'exploitation	35,218,433
Recettes nettes	14,334,095
Voyageurs transportés	14,462,498
Tonnes de marchandises transportées	20,721,116
Milles parcourus par les trains	43,670,029
Voyageurs tués	12
Nombre d'élévateurs à grains	59
Passages à niveau, gardés	135
" non gardés	9,869
Ponts au-dessus de la voie	406
Passages à niveau d'autres chemins de fer	212
Raccordements avec "	313
" des embranchements	215
Locomotives, en propriété	1,965
" louées	37
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété	154
" " loués	45
Voitures de 1re classe, en propriété	961
" " louées	31
" 2e classe et d'immigrants, en propriété	665
" " " louées	5
Wagons à bagage, wagons-poste et de messagerie, en propriété	626
" " " loués	10
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété	32,758
" " loués	3,094
Wagons-platesformes, en propriété	14,589
" loués	315
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété	4,685
" " loués	14

Capital nominal acquitté au 30 juin 1894.

—	Milles construits.	Montant.	Par mille.	Observations.
		$ c.	$ c.	
Capital, actions ordinaires	15,768	255,991,540 35	16,234 88	
do privilégiées	15,768	105,768,967 39	6,707 82	
Dette garantie par obligations	15,768	327,003,803 38	20,738 44	
Aide du gouvernement fédéral	15,768	149,192,089 33	9,461 70	
do de l'Ontario	6,268	6,486,038 24	1,034 78	Egal à une moyenne de $1,862.55 par mille sur tout le parcours.
do de Québec	3,024	13,711,771 38	4,534 31	
do du Nouveau-Brunswick	1,397	4,432,481 81	3,172 86	
do de la Nouvelle-Ecosse	825	2,075,344 55	2,515 57	
do de l'Ile du Prince-Edouard	211	....	....	
do du Manitoba	1,471	2,625,561 77	1,784 88	
do de la Col.-Britannique	800	37,500 00	46 87	
do des Territ. du Nord-Ouest	1,772	....	....	
Aide des municipalités de l'Ontario	6,268	10,487,107 37	1,673 12	Egal à une moyenne de $899.20 par mille sur tout le parcours.
do de Québec	3,024	2,544,218 62	841 34	
do du Nouveau-Brunswick	1,397	336,500 00	240 87	
do de la Nouvelle-Ecosse	825	177,685 00	215 38	
do de l'Ile du Prince-Edouard	211	....	....	
do du Manitoba	1,471	595,600 00	404 89	
do de la Col.-Britannique	800	37,500 00	46 87	
do des Territ. du Nord-Ouest	1,772	....	....	
Capital provenant d'autres sources	15,768	6,471,311 12	410 41	
Total	15,768	887,975,020 31	56,315 00	

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, primes, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée, jusqu'au 30 juin 1894 :—

	Montant.
Gouvernement fédéral	$154,023,658 33
do de l'Ontario	7,139,538 24
do de Québec	15,839,746 15
do du Nouveau-Brunswick	4,633,481 81
do de la Nouvelle-Ecosse	2,710,544 55
do du Manitoba	2,626,611 77
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
Municipalités de l'Ontario	10,548,442 78
do de Québec	4,323,174 00
do du New Brunswick	356,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse	269,685 00
do du Manitoba	595,600 00
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
do des Territoires du Nord-Ouest	25,000 00
	$203,166,982 63

ACCIDENTS suivis de mort pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives	1	25	8	34
En embarquant ou débarquant des trains en mouvement	6	3	14	23
En préparant les trains	....	4	....	4
En attelant les wagons	....	4	....	4
Collisions et déraillements	2	10	....	12
Frappés contre des ponts	....	....	1	1
En marchant ou étant sur la voie	1	12	90	103
Explosions	....	....	....	....
Autres causes	2	9	19	30
Total	12	67	132	211

CONCESSIONS de terrains par les gouvernements à des chemins de fer construits ou en voie de construction.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendues.	Montant réalisé.
				$
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	Fédéral	320,000	834,048	1,101,733
Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest	do	708,400		
Calgary et Edmonton	do	2,176,000	1,481,046	*
Pacifique canadien	do	26,772,800	3,833,397	11,870,719
do	do	....	Emp. de ville prod. nets.	1,203,008
Esquimalt et Nanaïmo	do	1,900,000	252,175	779,039
Grand Nord-Ouest Central	do	2,880,000		
Manitoba et Nord-Ouest	do	2,726,400	584,412	954,734
Saskatchewan et Ouest	do	96,000		
Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest	do	1,396,800	297,018	1,272,122
Manitoba et Sud-Est	do	704,000		
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	do	2,220,800	1,126,230	*
Winnipeg et Baie-d'Hudson, maintenant Grand-Nord de Winnipeg	do	8,580,000		
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	do	1,536,000		
Comtés de l'Ouest, m. Yarmouth et Annapolis	Nouvelle-Ecosse	150,000		
Colombie et Kootenay	Col.-Britannique	200,000	Emp. de ville	57,212

* Après des efforts réitérés pour obtenir un état des montants réalisés de la vente de ces terres, les compagnies ont manqué de donner l'information—en conséquence, le rapport dans ce sens est incomplet.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Tableau indiquant où sont situés les chemins de fer du Canada, au 30 juin 1894.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	De Lethbridge, dans le district d'Alberta, T.N.-O., à Coutts, sur la frontière internationale. De Dunmore à Lethbridge, 109½ milles, la largeur de la voie a été changée à 4'.8½ et affermée au Pacifique canadien le 29 novembre 1893	......	64·62
Albert-Sud	Embranchement de la jonction Harvey à Alma, N.-B.	......	16·00
Baie-des-Chaleurs	De Métapédia-Station, sur le C.C.P., à Caplin	....	80·00
Cie de chemin de fer et navigation de la Baie-de-Quinté.	De Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc	....	4·00
Brantford, Waterloo et Lac-Erié (à présent Toronto, Hamilton et Buffalo)	De Brantford, Ont., à la jonction de Waterford avec le Canada-Sud, Ont	....	17·00
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B.	....	32·00
Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	De Brockville à Westport, Ont.	....	45·00
Calgary et Edmonton	De Calgary à Edmonton	190·97	
	De do McLeod, district d'Alberta	104·10	
			295·07
Canada-Atlantique	De la cité d'Ottawa à la jonction avec le Grand-Tronc à Lacolle. Traverse le Saint-Laurent à Coteau sur un pont. Se raccorde au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle	....	138·00
Comtés du Centre	De Glen-Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont	....	21·00
Canada-Sud	Ligne mère—De Windsor, Ont., au pont suspendu	226·18	
	Emb. d'Amherstburg—D'Essex-Centre à Amherstburg	15·70	
	Emb. de St-Clair—De la jonct. de St-Clair à Courtright	62·63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Welland	17·50	
	Emb. Erié et Niagara—Du Vieux Fort-Erié à Niagara	30·60	
	Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City	5·50	
Affermé.	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil-City à Petrolia	7·00	
do	Leamington et St-Clair—De Comber à Leamington	15·95	
			381·06
Canada-Est	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick— De Gibson, en face de la cité de Frédericton, à Chatham, sur l'Intercolonial	107·00	
	De Chatham à Chatham	11·00	
	De Blackville à Indiantown	9·00	
			127·00
Canadien du Pacifique :			
En propriété	Ligne mère—De Callander à Vancouver	2,560·90	
(Canada-Central)	do D'Ottawa à Callander	223·60	
(Qué., Mont., Ottawa et Occidl)	do De Montréal à Ottawa	120.30	
(do Rive-Nord)	do De Québec à la jonction Saint-Martin	159·80	
	Emb.—De la jonction des Piles aux Grandes-Piles	26·90	
	do De la jonction de Berthier à Berthier	2·00	
	do do Joliette à Saint-Félix	16·80	
	do do Ste-Thérèse à Saint-Jérôme	13·60	
	do do do à St-Eustache	6·00	
	do do Saint-Lin à Saint-Lin	15·00	
	do De Buckingham au village de Buckingham	4·20	
	do De Hull à Aylmer	7·50	
(Montréal et Ottawa)	do De Vaudreuil à Pointe-Fortune	23·60	
(Brockville et Ottawa)	do De Carleton à Brockville	45·00	
	do De Sudbury au Sault-Sainte-Marie	182·50	
	do De Sudbury aux Mines de Cuivre	5·00	
	do De Winnipeg à Emerson	64·50	
	do De Winnipeg à Manitou	100·10	
	do De Rosenfeldt à Gretna	13·70	
	do De Winnipeg à Selkirk-Ouest	22·50	
	do De la jonction *Air Line* à Stonewall	18·00	
	do Kemnay à Estevan	156·20	
	do De Glenboro' à Souris	45·70	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.*				
	Emb.—De Deloraine à Napinka.....		18·60	
	do De la jonction Monteith à Reston..........		31·30	
	do De North-Portal à Pasqua..		160·30	
	do De la jonction New-Westminster à New-Westminster		8·20	
	do Mission-Junction à Mission........		10·10	
	do De Vancouver à Coal-Harbour........		1·20	
	Total de milles possédés...		4,063 10	
Lignes affermées...........	Atlantique et Nord-Ouest (en Canada)—			
	De l'extrémité sud du pont de Lachine à la frontière du Maine, Qué	182·50		
	De Renfrew à Eganville, Ont.........	22·50		
			205·00	
	Saint-Laurent et Ottawa—			
	D'Ottawa à Prescott, Ont..........	51·80		
	De Chaudière-Junct. à la rue Sussex, Ottawa	6·60		
			58·40	
	Ontario et Québec—			
	De Mile-End-Junction à l'extrémité sud du pont de Lachine..........	9·10		
	De Montréal, rue Windsor, à Toronto.....	339 00		
	De London à Windsor..........	112 50		
	De Toronto-Junction à Strachan avenue. ..	3·20		
	De Leaside-Junct. à Union-Station, Toronto	5·20		
			469·00	
	Credit-Valley—			
	De Toronto-Junction à St-Thomas.........	116·10		
	De Streetsville-Junct. à Melville-Junction	31·70		
	De Cataract à Elora..........	27·30		
			175·10	
	Pacifique d'Ontario-Ouest—London à Woodstock.....		26·60	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	De Toronto-Junction à Owen-Sound........	116·90		
	De Orangeville-Junction à Teeswater.......	69·40		
	Dc Glenannan à Wingham........	5·00		
			191·30	
	Guelph-Junction—			
	De Guelph-Junc., ch. de f. de Credit-Valley à Guelph		15·00	
	Montréal et Western—			
	De Saint-Jérôme à Labelle........		70·00	
	Montréal et Lac-Maskinongé—			
	De Saint-Félix à Saint-Gabriel-de-Brandon.........		12·90	
	Saint-Jean et Maine—			
	De Carleton, N.-B., à Vanceboro'........		91·80	
	Chemin de fer Nouveau-Brunswick (en Canada)—			
	De Gibson à Woodstock........	62·90		
	De Newbury-Junction à Edmundston.......	105·50		
	De Aroostook-Junction à la frontière.......	5·00		
	De Fairville à la rivière Saint-Jean...	0·55		
			173·95	
	Pont Saint-Jean et prolongement du ch. de fer—			
	De Saint-Jean au côté ouest de la rivière Saint-Jean		1·75	
	Chemin Nouveau-Brunswick et Canada (en Canada)—			
	De McAdam-Junction à St-Stephen.......	33·90		
	De Watt do St-André.........	27·50		
	De McAdam do Woodstock.......	50·80		
	De Debec-Junction à la frontière du Maine	5·00		
			117·20	
	Chemin de fer de Frédéricton—			
	De Frédéricton-Junction à Frédéricton.........		22·10	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadien du Pacifique—*Fin.* Lignes affermées	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba—			
	De Manitou à Deloraine	101·00		
	De Winnipeg à Glenboro'	104·20		
	D'Elm-Creek à Barnsley	12·60		
			217·80	
	Colombie et Kootenay—Robson à Nelson—Du lac Kootenay à la rivière Colombie		27·70	
	Shuswap et Okanagan—De la jonction avec le C.P.R. à Sicamous au lac Okanagan		51·00	
	Vallée de la Tobique—Perth à Plaster-Rock, N.-B		28·00	
	Chemin de fer Alberta—Dunmore à Lethbridge, T. N.-O.		109·50	
	Total de milles affermés			2,064·10
	" possédés			4,063·10
	" en exploitation			6,127·20
Chemins de fer de l'Etat	Intercolonial—			
	Halifax à Lévis	675·00		
	Moncton à Saint-Jean	89·00		
	Truro à Trenton	44·00		
	New-Glasgow à Mulgrave	82·00		
	Stellarton à Pictou	14·00		
	Trenton à Pictou-Landing	7·00		
	Pointe-Tupper à Sydney	91·00		
	Emb. à Sydney-Nord	5·00		
	" Pointe-du-Chêne à Painsec	11·00		
	" Dalhousie	7·00		
	" Saint-Charles	25·00		
	" Dartmouth	5·00		
	" Indiantown	14 00		
	" Jonction d'Oxford à la Pte-Brown	67·00		
	" Pugwash	5·00		
			1,141 00	
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne-mère—D'Alberton à Georgetown	147·00		
	Emb.—De Mount-Stewart à Souris	38·40		
	" D'Alberton à Tignish	13·10		
	" D'Emerald à Cap-Traverse	12·10		
			210·60	
				1,351·6
Caraquette	De Gloucester-Junction, sur l'Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la baie des Chaleurs, jusqu'à Shippigan-Harbour, N.-B			68·00
Carillon et Grenville	De Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa (Largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces)			13·00
Ontario-Central	De Pictou, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings ; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon			104·00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	De Norton-Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman		45·00	
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer Saint-Martin et Upham)		30·00	
				75·00

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom des chemins de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro')	De Spring Hill-Jonction, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy	32·00	
	Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow, ch. de fer Intercolonial.	14·00	
			46·00
Comté de Drummond	De Sainte-Rosalie, P.Q., raccordement avec le Grand-Tronc, à Ball's-Wharf, sur le Saint-Laurent, se relie au chemin de fer Canadien du Pacifique à Drummondville	62·81	
	De Saint-Léonard à Forestdale, vers Chaudière	20·00	
			82·81
Elgin et Havelock	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction Petit-codiac, chemin de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King		27·00
Erié et Huron	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont., se relie aux chemins de fer Canada-Sud et Grand-Occidental, et Lac-Erié et Rivière-Détroit		76·75
Esquimalt et Nanaïmo	De Victoria à Wellington, Ile de Vancouver		78·00
Frédéricton et pont du chemin de fer de Sainte-Marie	Sur la rivière Saint-Jean, reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, avec les ch. de fer Nouveau-Brunswick et Canada-Est, à Sainte-Marie		2·10
Grand-Tronc (en propriété)—Ligne-mère	De la Pointe-Edouard à la Pointe-Lévis et la frontière, Vermont	719·75	
	Des Chutes-Niagara à Windsor	229·50	
			949·25
Embranchements	Raccordements à Toronto avec le G.-O. et N., et N.-O.	4·75	
	De Montréal à Dorval	10·25	
	Prolongement de Sarnia—De Point-Edward à Sarnia	3·00	
	De Montréal aux quais	0·75	
	D'Arthabaska à Doucet's-Landing	35·25	
	Kingston—Ligne-mère jusqu'à la cité de Kingston	2·25	
	De Waterloo et Berlin à Galt	14·50	
	De Sainte-Marie à London	22·00	
	De Saint-Lambert à la frontière, N.-Y., et Saint-Isidore à la ligne provinciale	65·50	
	De Blackwell au tunnel Saint-Clair	5·00	
	De Port-Dover à Wiarton, Durham et Port-Rowan	189·75	
	De Brosseau à Dundee et Valleyfield	81·00	
	De Jacques-Cartier au raccordement avec le C.C.P.	6·50	
	De Waterloo à Elmira	10·25	
	De Belleville à Midland	164·00	
	De Lindsay à Scarboro'-Junction	60·25	
	" Haliburton	54·25	
	De Whitby à Manilla	33·75	
	De Lakefield-Junction à Lakefield	11·75	
	De North-Hastings-Junction à Eldorado	22·25	
	De Blackwater à Coboconk	36·25	
	De Madoc à Bridgewater	8·75	
	De Port-Hope à Omemee	32·00	
	De Millbrook à Peterboro'	12·25	
	De Stouffville au lac Simcoe	26·50	
	De Peterboro' au lac Chemong	8·25	
	Embranchement de Coldwater	1·50	
	Raccordement, Merritton	0.17	
	do Stony-Creek	2·08	
	Lignes auxiliaires (N. et N.-O.)	0·48	
	De Hamilton à Toronto	36·64	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Grand-Tronc— Embranchements—*Fin.*	Ligne auxiliaire—Junction-Cut—Emb. de Toronto....	0·36	
	Raccordement, Burlington " Est	0·13	
	" " " Ouest	0·21	
	D'Harrisburg à Guelph	27·18	
	Raccordement " (W.G. et B)	0·11	
	D'Harrisburg à Brantford........................	7·76	
	Raccordement de l'emb. de Brantford avec le G.-T....	0·13	
	De Komoka à Sarnia..........................	50·85	
	De Wyoming à Petrolia........................	4·71	
	De Fort-Erié à Glencoe	145·55	
	Raccordement, Welland-Junction, Est..............	0.26	
	" " Ouest.............	0·50	
	" Canfield-Junction................	0·19	
	" Simcoe (G. B. et L. E.)............	0·24	
	York-Est, Saint-Thomas	0·32	
	D'Allanburg à Clifton-Junction..................	8·33	
	De Port-Colborne à Port-Dalhousie................	25·14	
	De Glencoe à Kingscourt-Junction	21·04	
	De Guelph à Southampton.........................	101·26	
	De Palmerston à Kincardine	66·67	
	" raccordement.........................	0·20	
	De Hyde-Park à Wingham-Junction..................	68·88	
	Raccordement, jonction de Clinton	0·13	
	Ligne auxiliaire de Brantford......................	34·78	
	Ligne de ceinture de Toronto, Swansea à Carleton....	4·37	
	" Don à la jonction de Fairbank.....	8·33	
	De Toronto à Gravenhurst	111·60	
	D'Allandale à Collingwood.........................	31·76	
	D'Hamilton à Allandale...........................	93·82	
	" à Port-Dover..........................	40·25	
	De Collingwood à Meaford.........................	20·50	
	D'Elmvale à Hillsdale	8·28	
	De Beeton-Junction à Collingwood..................	39·83	
	Gravenhurst à la jonct. de Nipissingue avec le C.C.P.	111·37	
	De Colwell à Penetanguishene......................	33·34	
	De Cobourg à Harwood............................	15·00	
			2,045 00
	Total possédé..................................	....	2,994·25
	Affermé et en partie possédé—		
	Buffalo et Lac-Huron, de Fort-Erié à Goderich.....	....	162·00
	Affermé ou loué—		
	Embranchement des quais, Montréal................	....	1·75
	Total de milles en exploitation..........	....	3,158 00
	De Park-Head à Owen-Sound en voie de construction.	13·19	
Approches du tunnel Saint-Clair.	Sous la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron, reliant le Grand-Tronc à d'autres chemins de fer dans l'Etat du Michigan..........................	....	2·23
	(Longueur du tunnel d'une ouverture à l'autre, 6,000 pieds ; de coupe cylindrique d'un diamètre intérieur de 19·10 pieds.)		
Grand-Oriental..................	Construit depuis le point de raccordement avec le ch. du Sud-Est à Yamaska jusqu'à la riv. St-François..	6·00	
	Construit depuis Nicolet jusqu'au point de raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Grégoire........	7·00	
			13·00
Montréal et Sorel..................	Construit depuis le point de raccordem. avec le Grand-Tronc à St-Lambert jusq. Armstrong, vis-à-vis Sorel	....	44·67
Grand-Nord	Construit de Saint-Jérôme à Sainte-Julienne..........	....	18·00
Grand Nord-Ouest Central.......	Construit depuis le point de raccordement avec le C.C.P. à Chater vers l'ouest jusqu'à Hamiota.......	....	50·93

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Hereford ...	De la frontière internationale à Dudswell, comté de Wolfe, relié au C.C.P. à Cookshire, et au Québec-Central à Dudswell	48·43	
	De Dudswell aux carr. de chaux (Cie de chaux Dom.)	4·57	
			53·00
Irondale, Bancroft et Ottawa	Construit depuis le point de raccordem. avec le Grand-Tronc, près de Kinmount-Station, jusqu'à Gooderham	......	20·00
Joggins, maintenant Cie de ch. de fer et de houille du Canada	De Maccan-Station, Intercol., aux mines Joggins	......	12·00
Kent-Northern	De Richibouctou, N.-B., au ch. de fer Intercolonial	27·00	
Saint-Louis et Richibouctou	De Richibouctou à Saint-Louis	7·00	
			34·00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—De Kingston à Pembroke	103·10	
	Emb. de Glendon—De Bedford aux mines de Zanesville	4·00	
	Emb. de Robertsville—Aux mines de Robertsville	1·00	
	Embranch.—Aux moulins de Doran (charbonnages), aux moulins de McLaren, aux mines de Bethune, aux moulins de Lavant, de Clyde-Forks et de Francis	4·75	
	(Relié au Grand-Tronc à Kingston, au C.C.P. au Lac-Sharbot et à Renfrew.)		112·85
Kingston, Napanee et Western	Ci-devant Napanee, Tamworth et Québec :—		
	Napanee à Tamworth	28·50	
	Yarker à Harrowsmith	7·00	
	Tamworth à Tweed	20·95	
	Harrowsmith à Sydenham	4·37	
			60·82
Lotbinière et Mégantic	Station de Lyster, Grand-Tronc, vers Saint-Jean-Deschaillons, construit	......	11·00
L'Assomption	Station de L'Epiphanie, C.C.P., à L'Assomption	......	3·00
Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit	De Walkerton, Ontario, sur le G.-T., à Ridgetown	84·05	
	Embranch.—Des moulins Foster aux moulins Decew.	4·00	
			88·05
Chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue	Entre Mattawa et la tête du lac Kippewa, en différents tronçons	......	25·50
London et Port-Stanley	London à Port-Stanley, sur le lac Erié	......	23·84
Basses-Laurentides (ci-devant St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay)	De Saint-Tite, sur le C.C.P., à la Rivière-à-Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean	......	39·50
Manitoba et Nord-Occidental	De Portage-la-Prairie à Yorkton	223·05	
	Embranchement de la Rivière-aux-Coquilles	11·45	
	Affermé—Saskatchewan et Occidental—De Minnedosa à Rapid-City	15·47	
			249·97
Manitoba et Sud-Est	Dans une direction sud-est de Winnipeg au côté ouest du lac des Bois ; 8 milles en voie de construction	......	
Colonisation de Montfort	Du point de raccord. avec le Montréal et Occident., près de St-Sauveur à Montfort, 11 miles en voie de const.	......	10·00
Vallée de la Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, se reliant au chemin de fer *Connecticut and Passumpsic Rivers ;* se relie aussi au Grand-Tronc et au C.C.P. à Lennoxville	32·00	
	Embranchement—De Stanstead-Junction à Stanstead.	2·00	
			34·00
Montréal et Vermont-Junction	Du point de raccordem. avec le chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de St-Jean, P.Q., au raccordem. avec le Vermont et Canada, à la frontière du Vermont ; se relie aussi au chemin de Jonction Lac-Champlain et St-Laurent à Stanbridge	......	23·60
Montréal, Portland et Boston	Du point de racc. avec le G.-T. à St-Lambert à Farnham	32·00	
	De Marieville à Saint-Césaire	8·60	
			40·60

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Nakusp et Slocan	De Nakusp, sur le lac à la Flèche, aux Trois-Fourches de Carpenter-Creek, C.-B.		37·00
Nelson et Fort-Sheppard	Du bras Ouest du lac Kootenay, près de Nelson, à Fort-Sheppard, sur la frontière internationale, C.-B.		55·00
Cie de fer, de houille et de chemin de fer New-Glasgow	De la jonction Ferrona, Intercolonial, à Sunny Brae		12·50
Nouveau-Brunswick, et Ile du Prince-Edouard	De Sackville-Station, Intercolonial, au Cap-Tourmente		36·00
Chemin de fer électrique de la riv. et du parc des Chutes-Niagara	De Queenstown à Chippewa		13·68
Pacifique-Nord et Manitoba	De Winnipeg à la frontière internationale	65·93	
	De Winnipeg à Portage-la-Prairie	52·52	
	De Morris à Brandon	145·25	
	Du point de raccordement avec le C.C.P. à Winnipeg	1·24	
			264·94
Nosbonsing et Nipissingue	Du lac Nosbonsingue au lac Nipissingue		5·50
Central de la Nouvelle-Ecosse	De Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.		74·00
Montagne-d'Orford	De Eastman, sur le C.C.P., à Kingsbury, Qué.		26·50
Ottawa et Vallée de la Gatineau	De la gare du chemin de fer canadien du Pacifique à Hull, Qué., à Wright, rivière Pickanock		56·00
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	D'Ottawa au lac Doré		84·00
Vallée d'Ottawa	De Lachute, sur le C.C.P., à St-André, sur la riv. Ottawa		7·00
Colonisation de Parry-Sound	De Scotia, sur le Northern et Pacific-Junction, à Eglington		30·00
Jonction de Philipsburg	De Standbridge-Station, des chem. de fer canadien du Pacifique et Vermont-Central, à Philipsburg		6·75
Pontiac et Renfrew	De Wyman-Station, sur la Jonction de Pontiac du Pacifique, aux mines Bristol, comté de Pontiac, Qué.		4·25
Jonction de Pontiac du Pacifique	Du point de raccordement avec le C.C.P. à Aylmer, Qué., au village de Coulonge		61·00
	(Voie posée sur 71 milles d'Aylmer et 61 milles en exploitation.)		
Port-Arthur, Duluth et Western	De Port-Arthur au lac Gunflint, sur la fr. du Minnesota		85·50
	(Se raccorde avec le C.C.P. à Port-Arthur et Fort-William)		
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	Du chemin de fer canadien du Pacifique à Régina, vers le nord-ouest jusqu'au lac Long et Prince-Albert		253·96
Québec et Lac-Saint-Jean	De Québec à Roberval	191·00	
	De la jonction de Chambord à Chicoutimi	51·00	
			242·00
Québec-Central	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué.	137·50	
	Embr. de la Chaudière—De la J. de Beauce à St-Franç's	15·00	
	Embranc. Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus	1·00	
			153·50
	(Relié au Grand-Tronc à Passumpsic et au C.C.P. à Sherbrooke.)		
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de Saint-Roch, Québec, à Sainte-Anne-de-Beaupré		21·00
Stanstead, Shefford et Chambly	De sa jonct. avec le ch. de fer de jonct. de Montréal et du Vermont, près St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo		43·00
Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud)	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B.		82·50
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	Du garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Stewiacke supérieure, et de là à Lansdowne (10 milles en construction)		
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à Richford, sur la frontière internationale	33·80	
	Division Nord—De la Jonction de Sutton à Sorel	56·50	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Sud-Est—*Fin.*	Entre Newport et Richford—Partie de la ligne en Canada	10·80	
	Jonction du lac Champlain et Saint-Laurent—De Stanbridge à Saint-Guillaume	61·40	
			201·50
	(Se relie aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic, au Grand-Tronc et au Stanstead, Shefford et Chambly.)		
Sainte-Catherine et Niagara-Central	De Sainte-Catherine, Ont., aux chutes Niagara	....	12·35
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean	De Saint-Jean à Fairville, traversant la rivière Saint-Jean aux chutes par un pont en acier, et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick, C.C.P., y compris le système can. du Pacifique.	......	1·75
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (6 milles en voie de construction)		
Salisbury et Harvey (ci-devant chemin de fer Albert)	De Salisbury à Albert, N.-B.	45·00	
	Embranchements des moulins	1·75	
	De Hillsboro' à l'île Gray	1·00	
	D'Albert à Prescott	1·00	
	De Stony-Creek à la mine de manganèse	1·25	
			50·00
Embranchement Harvey	D'Albert à Harvey-Bank, N.-B	....	3·00
Saint-Laurent et Adirondack	De la jonction avec le Canada-Atlantique, près de Valleyfield, à la frontière internationale	....	20·31
Mille-Iles	De Gananoque à la stat. de Gananoque, ch. de fer G.-T.	....	4·33
Témiscouata	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin. de fer N.-Brunswick.	81·00	
	Embr.—D'Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean	32·00	
			113·00
Vallée de la Tobique	De Perth-Centre, sur le C.C.P., à Plaster Rock, N.-B., exploité par le ch. de fer canadien du Pacifique	....	28·00
Comtés-Unis	De Saint-Hyacinthe à la jonction d'Iberville, C.C.P.	....	30·00
Victoria et Sidney	Cité de Victoria à Sidney, île de Vancouver	....	16·26
Comtés de l'Ouest (maintenant Yarmouth et Annapolis)	De Yarmouth à Annapolis, N.-E	....	87·00
Windsor et Annapolis	De Windsor à Annapolis, N.-E.	84·00	
	Embranchements—		
	De Wilmot à Forbrook	3·50	
	De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-devant chemin de fer Vallée de la Cornwallis).	14·00	
Ligne affermée	Embranchement de Windsor—De Windsor à Windsor-Junction, sur l'Intercolonial, 14 milles d'Halifax	32·00	
			133·50
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.	Du chemin de fer canadien du Pacifique, près de la station de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle ; de là vers le nord-ouest (17 milles en voie de construction)		
Winnipeg et Baie-d'Hudson, maintenant Grand-Nord, Winnipeg.	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la baie d'Hudson	....	40·00
	(40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba.)		

Nº 1.—Etat sommaire du capital pour l'exercice clos le 30 juin 1894.

Numéro	Nom du chemin de fer	Longueur de la ligne: Complétée (Rails posés)	Longueur de la ligne: En voie de construction	Capital en actions ordinaires: Autorisé	Capital en actions ordinaires: Souscrit	Capital en actions ordinaires: Payé	Capital en actions préférentielles: Autorisé	Capital en actions préférentielles: Souscrit	Capital en actions préférentielles: Payé	Débentures: Autorisées	Débentures: Émises	Débentures: Vendues	Débentures: Taux de l'intérêt	Aide du gouvernement fédéral: Prêt	Aide du gouvernement fédéral: Boni	Aide du gouvernement fédéral: Souscription d'actions ou débentures	Aide du gouvernement fédéral: Payé	Aide du gouvernement provincial: Province	Aide du gouvernement provincial: Prêt	Aide du gouvernement provincial: Boni	Aide du gouvernement provincial: Souscription d'actions ou débentures	Aide du gouvernement provincial: Payé	Aide des municipalités: Prêt	Aide des municipalités: Boni	Aide des municipalités: Souscription d'actions ou débentures	Aide des municipalités: Payé	Capital provenant d'autres sources: Souscrit	Capital provenant d'autres sources: Payé	Total du capital: Souscrit	Total du capital: Payé	Dette flottante: Montant	Dette flottante: Taux de l'intérêt	Coût total du chemin de fer et du matériel roulant	Numéro	Observations
		Milles	Milles	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	pour cent.	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts		$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	pour cent.	$ cts		
1	[illegible] Alberta	174 12		742,429 29	742,429 29	742,429 29	1,500,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	3,187,662 50	3,187,662 50	3,187,662 50	6														550,000 00	550,000 00	5,480,091 79	5,480,091 79	207,941 43	8	[illegible]	1	Subvention en terres du gouvernement fédéral.
2	Alberta Sud	16 00		150,000 00	150,000 00	125,920 00				159,588 93			6		51,200 00		50,460 00	Nouveau-Brunswick		52,500 00		48,500 00							253,709 00	224,880 00	481 29		[illegible]	2	
3	* Atlantique et Nord-Ouest	205 00		1,000,000 00	150,000 00	176,000 00	1,795,500 00	1,795,500 00	1,795,500 00	3,582,666 00	3,582,666 00	3,582,666 00	5		*1,122,000 00 151,800 00		355,500 00 156,800 00	Québec		711,122 02		699,192 08			325,000 00	325,000 00			8,173,088 02	7,090,658 08	Nil.		[illegible]	3	*Payable en versements semi-annuels de $35,350 chaque, pour 20 ans, [illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
		15,767 00	558 27		54,649,742 12	255,991,540 35		106,068,967 39	105,768,967 39		340,549,289 38	327,003,803 38		16,030,633 05	137,093,025 28		149,192,089 33		5,604,890 27	27,082,532 25	300,000 00	29,368,697 75	2,837,000 00	10,946,101 78	2,373,500 00	14,178,610 09	5,883,311 12	*6,471,311 12	929,288,283 64	887,975,020 31	8,279,623 01				

* Faisant partie du réseau du chemin de fer Pacifique Canadien.
‡ Faisant partie du réseau du chemin de fer Grand Tronc.
§ Les compagnies de chemins de fer ci-après mentionnées ont négligé de faire rapport de leur dette flottante, bien qu'elles aient été citées de le faire à plusieurs reprises, savoir :—Central de la Nouvelle-Ecosse, Sainte-Catherine et Niagara Central, Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup.

* $600,000 de cette somme sont sur des obligations hypothécaires du chemin de fer du Parc des Chutes et Rivière Niagara, comprises dans le montant total des obligations émises.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTATS SOMMAIRES

PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION DES CHEMINS, MATÉRIEL ROULANT, TRACTION, FRET TRANSPORTÉ, RECETTES ET ACCIDENTS.

N° 2.—Particularités de construction, etc.,

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
		milles.	milles.	milles	milles.	milles.	liv.	liv.
1	*Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta	64·62	......	....	64·62	4·50	....	35 et 30
2	Albert-Sud	16·00	....	....	16·00	·48	....	56
3	Baie-des-Chaleurs	80·00	....	......	80·00	1·25	....	56
4	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté... 4.00; Kingston, Napanee et Ouest... 60.82	64·82	....	.....	64·82	7·00	....	56
5	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	45·00	....	......	45·00	1·80	....	56
6	Bouctouche et Moncton	32·00	....	.....	32·00	2·00	....	56
7	Calgary et Edmonton	295·07	....	......	295·07	9·38	....	56
8	Canada-Atlantique... 138·00	159·00	....	....	138·00	43·00	....	56 à 72
	Comtés du Centre... 21·00				21·00	2·00	....	56
9	Joggins, maintenant Cie de ch. de fer et de houille du Canada	12·00	....	.....	12·00	2·00	....	56
10	Canada-Est	127·00	11·75	......	127·00	6·00	....	56 et 60
11	†Canada-Sud	381·06	....	......	381·06	156·49	....	80, 65, 60
12	Ch. de fer du gouvernement canadien—‡Intercolonial, (y compris l'embranchement de Darmouth, 5 milles)	1141·00	....	....	1141·00	150·25	....	56, 57¼, 67
13	Ile du Prince-Edouard	210·60	....	109·60	101·00	15·71	38	50 et 52
14	§Canadien du Pacifique... 4063·10	6127·20	....	47·80	6079·40	676·00	....	56–72
	Lignes affermées—							
	Atlantique et Nord-Ouest... 205·00							
	Colombie et Kootenay... 27·70							
	Credit-Valley... 175·10							
	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest... 217·80							
	Toronto, Grey et Bruce... 191·30							
	Ontario et Québec... 469·00							
	Pacifique d'Ontario-Ouest... 26·60							
	Saint-Laurent et Ottawa... 58·40							
	Frédéricton... 22·10							
	Nouveau-Brunswick... 173·95							
	Pont de Saint-Jean et prolongement de ch. de fer... 1.75							
	N.-Brunswick et Canada... 117·20							
	Saint-Jean et Maine... 91·80							
	Cie de ch. de fer Alberta (de Dunmore à Lethbridge)... 109·50							
	Tobique-Valley... 28·00							
	Shuswap et Okanagan... 51·00							
	Montréal et Ouest... 70.00							
	Montréal et Lac-Maskinongé... 12·90							
	Jonction de Guelph... 15·00							
15	Caraquette	68·00	....	......	68·00	3·25	....	50
16	Carillon et Grenville	13·00	....	13·00	......	0·25	65	
17	Ontario-Central	104·00	....	32·00	72·00	9	42	56
18	Central du Nouveau-Brunswick	75·00	....	....	75·00	2·50	....	52 et 56
19	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland	46·00	....	......	46·00	10.50	....	56-67
20	Comté de Drummond	82·81	....	......	82·81	4·60	....	56 et 60
21	Elgin et Havelock	27·00	....	......	27·00	2·00	....	56
22	Erié et Huron	76·75	....	......	76·75	4·80	....	54 et 56
23	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	....	.....	78·00	2·00	....	50 et 54
24	Cie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie	2·10	....	...	2·10	·12	....	56

*La partie de Dunmore à Lethbridge, 109½ milles, comprise dans le Canadien du Pacifique, est affermée.
† Double voie, 95·25 milles. ‡ Double voie, 1·50. § Double voie, 13·20 milles.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nombre de traverses par mille	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille	Largeur de la voie.	Numéro.
						pieds.				pieds.		pds	
2640	Eclisses	..	....	10	....	....	1	2	....	573	53	3·	1
2640	do	..	....	11	....	....	...	2	....	955	120	4·8½	2
2640	do	..	...	14	3	22	....	1	....	717	67	4·8½	3
3000	do et cornières........	4	...	50	1	....	1	4	....	955	90	4·8½	4
2640	Joint Fisher pour ponts	..	...	35	....	....	...	2	....	717	58	4·8½	5
2640	Eclisses	..	..	18	...	....	1	1	....	955	73	4·8½	6
2600	Cornières et éclisses........	..	....	148	....	....	....	2	....	1146	53	4·8½	7
3000	do do	..	6	104	3	22	6	4	1	2865	40	4·8½	8
2640	Eclisses	..	...	20	....	....	. . .	1	....	955	53	4·8½	
3000	do	..	...	4	....	....	....	1	1	955	79	4·8½	9
2640	do et cornières........	..	1	33	...	....	1	4	1	955	80	4·8½	10
2800	Joint jumellé, 4 et 6 arrête-noix.....	..	8	380	16	19	17	16	6	913	75	4·8½	11
2640	Cornières et éclisses	1	9	429	29	18½ to 35	6	24	20	694	65	4·8½	12
2640	do do	..	....	956	2	17¼	....	....	....	396	90	3·6	13
2640 to 3168	Cornières et éclisses........	10	30	2864	76	20 to 24	48	62	51	500	*237	4·8½	14
2600	Eclisses........	..	....	12	....	....	....	1	...	1000	60	4·8½	15
1760	Coussinets........	..	1	8	1	17	....	....	.. .	1910	100	5·6	16
2640	Eclisses........	..	....	94	...	....	3	4	....	955	105	4·8½	17
2640	do	..	....	40	....	....	...	2	....	716	74	4·8½	18
2600	do	..	. .	17	....	....	1	3	....	820	160	4·8½	19
2640	do et cornières........	..	....	46	3	....	2	3	1	717	66	4·8½	20
2000	do	..	. .	24	....	....	1	1	....	717	90	4·8½	21
2640	do	..	....	111	...	....	5	6	...	661	52	4·8½	22
2992	Cornières........	..	....	15	2	23	....	....	....	573	80	4·8½	23
2564	Cornières et éclisses	..	.. .	6	....	....	...	2	....	1433	50	4·8½	24

* Temporaire.

N° 2—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées).	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
		milles.	milles.	milles	milles.	milles.	liv.	liv.
25	§ Grand-Tronc ... 884·25							
	Grand-Occidental ... 561·80							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ... 34·78							
	Buffalo et Lac-Huron ... 162·00							
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié ... 172·75							
	London, Huron et Bruce ... 69·01							
	Jonction de Waterloo ... 10·25							
	Wellington, Grey et Bruce ... 168·13							
	Nord ... 172·10							
	Simcoe-Nord ... 33·34							
	Hamilton et Nord-Ouest ... 173·90							
	Nord et jonction du Pacifique. 111·37							
	Midland ... 175·22	3158·00	....	59·50	3098.50	664·75	40 à 65	56 à 79
	Grande-Jonction ... 85·40							
	Toronto et Nipissingue ... 85·00							
	Jonction du Lac-Simcoe ... 26·50							
	Victoria ... 53·25							
	Whitby, Pt-Perry et Lindsay ... 46.50							
	Cobourg, Blairton et Marmora ... 15·00							
	Union Jacques-Cartier ... 6·50							
	Jonction de Montréal et Champlain ... 61·75							
	Jonction de Beauharnois ... 19·50							
	Norfolk-Sud ... 17·00							
	Ligne de Ceinture, Toronto ... 12.70							
	Embr. du Grand-Tronc à Owen-Sound.	....	13·19	......	....	1·75	....	65
26	Grand-Occidental ...	13·00	15·00	.....	13·00	1·00	....	56
27	Grand-Nord ...	18·00	10·00	......	18·00	1·00	....	56
28	Grand-Central du Nord-Ouest ...	50·93	......	....	50·93	1·99	......	56
29	Hereford ...	53·00	....	.....	53·00	5·57	......	56
30	Irondale, Bancroft et Ottawa ...	20·00	10·00	......	20·00	·75	....	56
31	Kent-Nord, comprenant Saint-Louis et Richibouctou. ...	34·00	.....	3·50	30·50	3·00	67	56
32	Kingston ef Pembroke ...	112·85	....	9·75	103·10	21·00	50 à 84	56
33	L'Assomption ...	3·00	....	..	3·00	·25	....	56
34	Lac-Erié et Rivière-Détroit ...	88·05	....	....	88·05	12·00	....	56
35	Colonisation du Lac-Témiscamingue ...	25·50	21·67	......	25·50	....	....	56
36	Lotbinière et Mégantic ...	11·00	12·00	....	11·00	·50	....	56
37	Basses-Laurentides ...	39·50	....	....	39·50	2·50	....	56
38	London et Port-Stanley ...	23·84	....	....	23·84	2·47	......	76
39	Manitoba et Nord-Ouest ... 234·50 Saskatchewan et Ouest ... 15·47	249·97	....	...	249·97	23·42	....	56
40	Manitoba et Sud-Est ...	....	8·00	...	....	......	....	......
41	Vallée de Massawippi ...	34·00	......	.....	34·00	2·50	....	50 et 60
42	Colonisation de Montfort ...	10·00	11·00	.....	10·00	·20	....	56
43	Montréal et Sorel (ch. de fer du Nord) ...	44·67	....	.....	44·67	4·00	......	56
44	Montréal et jonction du Vermont ...	23·60	....	......	23·60	2·00	72 et 60	....
45	Montreal, Portland et Boston ...	40·60	....	......	40·60	1·40	....	56
46	Nakusp et Slocan ...	37·00	....	......	37·00	1·90	......	56
47	Nelson et Fort-Sheppard ...	55·00	5·00	......	55·00	1·70	....	56
48	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed.	36·00	....	......	36·00	1·50	......	56

§ 404·50 milles de double voie.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894—*Suite.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niv. — Gardés.	Nombre de passages à niv. — Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						pds.				pds.		pds.	
2640	Cornières et éclisses	12	69	2692	237	15 to 28	63	65	102	1100 †600	53 †105	4·8½	25
2640	Eclisses	..	....	17	...	....	....	1	1	955	79	4·8½	
2640	do	..	....	6	....	....	3	....	....	2865	26	4.8½	26
2640	do	..	....	12	...	....	...	2	...	2292	53	4·8½	27
2640	do	2	....	24	....	......	...	1	..	955	60	4·8½	28
2800	do	..	....	28	....	......	2	3	....	955	66	4·8½	29
2640	do	..	....	5	...	....	...	1	...	1000	60	4·8½	30
2432	do	..	...	10	...	....	1	1	...	1000	60	4·8½	31
2640	Eclisses et cornières	..	....	56	3	16 & 21½	5	5	13	955	79	4·8½	32
2500	Eclisses	..	....	1	....	....	....	1	....	955	20	4·8½	33
2700	Eclisses et cornières	..	1	88	1	19½	5	4	....	1433	53	4·8½	34
....	Eclisses	..	...	....	..	....	....	....	...	477	106	4·8½	35
2600	do	..	...	1	....	....	...	1	....	819	52	4·8½	36
2640	do	..	....	25	...	....	..	2	1	917	105	4·8½	37
2640	do	..	1	27	5	20	2	3	..	716	53	4·8½	38
2700	Eclisses et cornières	17	....	180	....	....	..	2	2	955	105	4·8½	39
.....	....	..	...	....	....	....	...	..	....	.....	......	...	40
2800	Eclisses	..	1	20	1	19	1	2	1	478	76	4·8½	41
2620	do	..	....	13	1	20	....	1	....	573	168	3·00	42
2640	do	..	....	12	...	....	...	1	....	2292	53	4·8½	43
3000	do	..	....	51	....	....	....	2	....	.....	52	4·8½	44
3000	do et coussinets	..	....	7	....	......	1	2	....	.....	...	...	45
2600	Eclisses et cornières	..	....	....	....	....	.	....	....	295	132	4·8½	46
2640	Cornières et éclisses	..	...	....	....	....	....	....	...	573	132	4·8½	47
2400	Eclisses	..	....	26	....	....	...	1	..	1000	66	4·8½	48

† Sur embranchements.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
		milles.	milles.	mil's.	milles.	milles.	liv.	liv.
49	Cie de ch. de fer, de houille et de fer de New-Glasgow	12·50			12·50	3·00		56
50	*Parc des chutes et de la rivière Niagara (chemin de fer électrique)	13·68			13·68	·89		56
51	Pacifique-Nord et Manitoba	264·94			264·94	29·42		56
52	Nosbonsingue et Nipissingue	5·50			5 50	1·25		56
53	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00			74·00	2·75		56
54	Sud de la Nouvelle-Ecosse		3·25					
55	Montagne-d'Orford	26.50			26·50	1.00		56
56	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	84·00	60·00		84·00	9·00		72
57	Ottawa et Vallée de la Gatineau	56·00			56·00	2·00		56
58	Vallée d'Ottawa	7·00			7·00	·20		56
59	Colonisation de Parry-Sound	30·00	10·00		30·00	4·50		56 & 72
60	Jonc. de c. de f. Philipsburg et Cie de Car.	6·75			6·75			56
61	Pontiac et Renfrew	4·25			4·25	·75		56
62	Jonction de Pontiac du Pacifique	61·00	10·00		61·00	3·00		56
63	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50			85·50	4·00		56
64	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96			253·96	6·86		56
65	Québec-Central	153·50	59·50	1·00	152·50	9·75		56 & 70
66	Québec et Lac-Saint-Jean	242·00			242·00	14·00		56 & 60
67	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	9·00		21·00	1·50		56
68	Salisbury et Harvey	50·00		42·00	8·00	1·25	60	56
	Embranchement Harvey	3·00			3·00	·25		56
69	Ligne courte	82 50			82·50	2·50		50
70	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00		29·00	14 00	2·00	60	60
71	Ste-Catherine et Niagara-Central	12·35			12·35	1·00		56
72	†Tunnel St-Clair, cour et approches	2·23			2·23	11·00		100
73	Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup		6·00					
74	Saint-Laurent et Adirondack	20·31			20·31	·90		72
75	Sud-Est ... 140·10; Lac Champlain et jonction du Saint-Laurent ... 61·40	201·50		36·00	165·50	17·60	35-36	56, 60, 72
76	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne		10·00					80
77	Sydney et Louisbourg (Cie houil. du Can.)		30·25					56
78	Témiscouata	113·00			113·00	5·00		56
79	Mille-Iles	4·33			4·33	1·00		56
80	Toronto, Hamilton et Buffalo, ci-devant Brantford, Waterloo et Lac-Erié	17·00	25·66		17·00	·75		56
81	Comtés-Unis	30·00			30·00	1·25		56
82	Victoria et Sydney, C.-B.	16·26			16·26	1·20		50
83	Windsor et Annapolis ... 87·50; Vallée de la Cornwallis ... 14·00; Embranchement de Windsor ... 32·00	133·50		3·50	130·00	6·00	67	56-60
84	Grand-Nord de Winnipeg (ci-devant Winnipeg et Baie-d'Hudson)	40·00			40·00	2·00		56
85	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle		17·00					
86	Yarmouth et Annapolis, autrefois les Comtés de l'Ouest	87·00		13·00	74·00	4·50	56	56 & 60½
		15767·60	358·27	399·65	15367·95	2017·09		

* Ch. de fer électrique, 11·43 milles, voie double. † Long. du tunnel, 6,000 pds ; diam. int., 19 pds 10 pcs.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nombre de traverses par mille	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niv. — Gardés.	Nombre de passages à niv. — Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						pieds.				pds.		pds.	
2640	Cornières	..	....	5	....	......	...	1	1	955	79	4·8½	49
2640	do	..	1	16	2	14 & 22	....	2	....	115	300	4·8½	50
2640	Cornières et éclisses	12	1	234	....	....	6	2	3	573	63	4·8½	51
2600	Eclisses	..	....	1	...	....	1	1	....	955	132	4·8½	52
2640	Cornières	..	....	23	1	21	...	1	....	819	80	4·8½	53
.....	....	..	....	....	....	....	....	....	....	.....	.....	....	54
2640	Eclisses	..	....	17	....	....	....	1	....	955	74	4·8½	55
2640	do et cornières	..	....	36	....	....	2	2	....	1433	40	4·8½	56
2640	do do	..	....	34	...	....	....	....	1	573	106	4·8½	57
2600	Eclisses	..	...	3	...	....	...	1	....	1146	60	4·8½	58
2640	do et cornières	..	....	13	....	....	....	1	....	955	66	4·8½	59
2640	do	..	....	3	....	....	....	1	1	955	52	4·8½	60
2640	do	..	....	...	....	....	....	1	....	717	106	4·8½	61
2640	Cornières	..	....	47	..	....	1	2	....	1146	53	4·8½	62
2640	Eclisses	..	....	5	....	....	3	1	....	573	95	4·8½	63
2640	Cornières	..	....	25	....	....	1	1	....	1146	65	4·8½	64
2640	Eclisses	..	...	26	....	....	2	5	1	882	76	4·8½	65
2640	Eclisses et cornières	1	2	56	....	....	....	3	2	717	105	4·8½	66
2646	Eclisses	..	1	5	1	22	...	1	....	1443	42	4·8½	67
2600	do	..	....	31	1	15	....	2	....	717	80	4·8½	68
2640	do	..	....	2	....	....	....	2	..	717	53	4·8½	
2992	do	..	....	15	5	23	3	3	....	573	85	4·8½	69
2640	do	..	...	42	....	....	3	4	....	717	60	4·8½	70
2600	do	..	....	20	3	22	1	2	....	717	79	4·8½	71
.....	Cornières	..	....	....	. .	....	...	....	....	.....	106	4·8½	72
..	....	..	....	....	....	....	....	....	....	.....	.....	4·8½	73
2640	Eclisses	..	....	15	....	....	1	2	....	1433	53	4·8½	74
2640	Eclisses et cornières	..	...	181	2	19·6	8	7	3	410	83	4·8½	75
....	....	..	....	....	....	....	....	....	....	.....	.....	....	76
2640	Cornières	..	....	....	1	16	....	....	....	1433	70	4·8½	77
2640	Eclisses	..	....	38	....	....	1	2	....	819	79	4·8½	78
3000	Cornières	..	....	8	....	....	....	1	...	660	84	4·8½	79
2700	Eclisses	..	....	18	1	20	....	2	....	955	40	4·8½	80
2640	do	..	....	14	....	....	3	5	...	955	52	4·8½	81
2550	do	..	....	13	1	14	....	....	...	637	105	4·8½	82
2640	do	..	....	90	1	32	....	3	2	955	75	4·8½	83
2640	do	..	....	6	....	......	....	1	....	2865	31	4·8½	84
......	....	..	....	....	....	....	....	..	....	.....	.....	...	85
2600	Eclisses et cornières	..	1	67	3	24	...	1	....	600	80	4·8½	86
		59	135	9869	406	....	212	313	215	.....	.....	...	

N° 3—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Terminée.	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons-dortoirs. Loués.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Loués.
		milles.	milles.						
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta	64·62	....	18	....	....	....	....	....
2	Albert-Sud	16·00	....	1	....	....	....	....	....
3	Baie-des-Chaleurs	80·00	....	5	..	....	....	....	....
4	Cie de ch. de f. et de navig., de la Baie de Quinté 4·00; Kingston, Napanee et Western 60·82	64·82	....	5	....	....	....	....	....
5	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	45·00	....	2	....	....	....	....	....
6	Bouctouche et Moncton	32·00	....	2	....	....	....	....	....
7	Calgary et Edmonton	295·07	....	....	....	....	....	....	....
8	Canada-Atlantique 138·00; Comtés du Centre 21·00	159·00	....	24	4	....	....	....	2
9	Canada-Est	127·00	11·75	8	....	....	....	....	....
10	Canada-Sud	381·06	....	129	6	....	....	....	3
	Chemins de fer du gouvernement canadien :—								
11	Intercolonial, y compris l'embranch. de Dartmouth	1,141·00	....	04	....	15	....	5	....
12	Ile du Prince-Edouard	210·60	....	21	....	....	....	....	....
13	Canadien du Pacifique 4,063·10								
	Lignes affermées :—								
	Atlantique et Nord-Ouest 205·00								
	Ontario et Québec 469·00								
	Credit-Valley 175·10								
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60								
	Toronto, Grey et Bruce 191·30								
	Jonction de Guelph 15·00								
	Saint-Laurent et Ottawa 58·40								
	Montréal et Ouest 70·00								
	Montréa et Lac-Maskinongé 12·90	6,127·20	....	*592	....	†121	..	....	..
	Nouveau-Brunswick 173·95								
	Nouveau-Brunswick et Canada 117·20								
	Saint-Jean et Maine 91·80								
	Pont de Saint-Jean et ch. de fer de prol. 1·75								
	Frédéricton 22·10								
	Manitoba et colonisation du Sud-Ouest 217·80								
	Colombie et Kootenay 27·70								
	Shuswap et Okanagan 51·00								
	Vallée de la Tobique 28·00								
	Ch. de f. Alberta-Dunmore à Lethbridge 109·50								
14	Caraquette	68·00	....	3	....	....	....	....	....
15	Carillon et Grenville	13·00	....	3	....	....	....	....	....
15	Ontario-Central	104·00	....	8	....	....	....	....	....
17	Central du Nouveau-Brunswick	75·00	....	1	2	....	....	....	....
18	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland	46·00	....	8	....	....	....	....	....
19	Comté de Drummond	82·81	....	4	1	....	....	....	....
20	Elgin et Havelock	27·00	....	2	....	....	....	....	....
21	Erié et Huron	76·75	....	5	....	....	....	....	....
22	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	....	5	....	....	....	....	....
23	Cie de ch. de fer et de pont de Frédéricton et Ste-Marie	2·10	....	....	....	....	....	....	....
24	Grand-Tronc 884·25								
	Grand-Occidental 561·80								
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·78								
	Buffalo et Lac-Huron 162·00								
	Jonction de Waterloo 10·25								
	Wellington, Grey et Bruce 168·13								
	Nord 172·10								
	Simcoe-Nord 33·34								
	Hamilton et Nord-Ouest 173·90								
	Nord et jonction du Pacifique 111·37								

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons bascules.			
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	Observations.
4	....	3	....	*12	....	28	....	8	....	288	....	1	*Y compris les cuisines.
....	....	....	....	1	....	1	....	7	....	....	....	2	
1	....	2	....	1	.	6	....	45	....	....	....	3	
7	....	....	....	5	...	17	....	86	...	*12	....	4	*Wagons à minerai.
1	....	1	....	1	....	20	...	10	14	....	...	5	
3	....	1	....	...	....	6	....	29	....	...	....	6	
....	....	....	....	....	...	....	....	....	....	....	....	7	Matériel roulant fourni par le C. C. P.
9	....	15	....	5	.	656	1300	337	....	6	. .	8	
5	....	2	....	2	....	12	....	82	....	....	....	9	
42	....	21	....	30	....	2,027	....	283	....	48 / *133	..	10	*Wagons en propriété mais non mentionnés.
92	....	*101	....	63	....	+2,273	....	2,209	...	2,185	....	11	*Y compris 7 wagons-dortoirs d'immigrants. +Y compris 99 fourgons.
17	....	15	....	4	....	* 178	....	125	....	..	....	12	*Y compris 3 fourgons de conducteur, 8 chasse-neige et 7 *flangers*.
217	....	168	....	193	....	10,685	1100	3,543	....	361	...	13	*Y compris 14 locomotives, prêts spéc. + " wagons-salon, à dîner et autres wagons. Aussi 919 fourgons, wagonets, chasse-neige, etc., propriété de la compagnie.
1	....	1	....	2	...	4	...	16	...	....	....	14	
2	...	3	....	1	....	3	3	....	...	...	....	15	
2	....	3	....	3	....	34	...	82	...	....	....	16	
1	2	....	....	....	....	4	2	20	....	...	2	17	*Wagons à combinaison.
2	....	....	....	2	....	2	...	28	...	286	....	18	1 *flanger*.
1	....	2	...	1	....	29	...	20	....	....	....	19	
1	....	1	...	1	....	1	...	8	....	....	....	20	
9	..	....	....	3	. .	2	....	13	...	....	....	21	
11	...	....	...	3	....	12	....	72	....	10	...	22	
. .	....	....	....	....	....	....	..	....	...	....	....	23	Matériel roulant du Canada-Est.

N° 3.—**Particularités du matériel roulant, etc.,**

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-lits. En propriété.	Nombre de wagons-lits. Loués.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Loués.
		milles.	milles.						
24	Grand-Tronc—*Suite.*								
	Midland .... 175·22								
	Grande-Jonction .... 85·40	3,158·00	......	722	....	*5	34	6	...
	Toronto et Nipissingue .... 85·00								
	Jonction du Lac-Simcoe .... 26·50								
	Victoria .... 53·25								
	Whitby, Port-Perry et Lindsay .... 46·50								
	Cobourg, Blairton et Marmora .... 15·00								
	Union Jacques-Cartier .... 6·50								
	Jonction de Montréal et Champlain .... 61·75								
	Jonction de Beauharnois .... 19·50								
	Norfolk-Sud .... 17·00								
	Ligne de ceinture de Toronto .... 12·70								
	Embranchement d'Owen-Sound	....	13·19	....	....	....	....	....	....
25	Grand-Oriental	13·00	15·00	1	3	....	....	....	....
26	Grand-Nord	18·00	10·00	....	1	....	....	....	....
27	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	....	....	2	....	....	....	....
28	Hereford	53·00	....	....	....	....	....	....	....
29	Irondale, Bancroft et Ottawa	20·00	10·00	1	....	....	....	....	....
30	Joggins, maint. Cie de charbonn. et de ch. de f du Canada	12·00	....	2	...	....	....	....	..
31	Kent-Nord	34·00	......	2	1	....	....	....	....
32	Kingston et Pembroke	112·85	....	9	...	....	....	....	....
33	L'Assomption	3·00	....	1	1	....	....	....	....
34	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	....	7	....	....	....	....	....
35	Colonisation du Lac-Témiscamingue	25·50	21·67	2	...	....	....	....	....
36	Lotbinière et Mégantic	11·00	12·00	1	....	....	....	....	....
37	Basses-Laurentides	39·50	....	2	....	....	....	....	...
38	London et Port-Stanley	23·84	....	....	....	....	....	....	....
39	Manitoba et Nord-ouest .... 234.50 Saskatchewan et Ouest .... 15·47	249·97	....	4	5	....	....	....	....
40	Manitoba et Sud-Est	....	8·00	....	....	....	....	....	....
41	Vallée de la Massawippi	34·00	....	....	....	....	....	....	....
42	Colonisation de Montfort	10·00	11·00	1	....	....	....	....	....
43	Montréal et Sorel (maintenant Rive-Sud)	44·67	....	3	....	....	....	....	....
44	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	....	....	....	....	....	....	....
45	Montréal, Portland et Boston	40·60	....	..	....	....	....	....	....
46	Nelson et Fort-Sheppard	55·00	5 00	2	....	....	....	..	....
47	Nakusp et Slocan	37·00	....	...	2	....	....	....	....
48	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	....	3	...	....	....	....	....
49	Cie de ch. de fer et de houille et de fer de New-Glasgow.	12·50	......	2	....	....	....	....	....
50	Parc des Chutes et de la Riv. Niagara (ch. de fer électr.)	13 68	....	1	...	....	....	....	....
51	Pacifique-Nord et Manitoba	264·94	....	9	....	....	....	....	....
52	Nosbonsingue et Nipissingue	5·50	....	1	....	....	....	....	....
53	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	....	5	....	....	....	....	....
54	Sud de la Nouvelle-Ecosse	....	3·25	....	....	....	....	....	....
55	Montagne-d'Orford	26·50	....	....	2	....	....	....	....
56	Ottawa et Vallée de la Gatineau	56·00	....	2	2	....	....	....	....
57	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	84·00	60·00	4	4	....	....	....	....
58	Vallée de l'Ottawa	7·00	....	....	1	....	....	....	....
59	Colonisation de Parry-Sound	30·00	10·00	3	...	....	....	....	....
60	Ch. de fer et carrière de Philipsburg-Junction	6·75	....	1	....	..	..	....	....
61	Pontiac et Renfrew	4·25	....	1	....	....	....	....	....
62	Jonction de Pontiac du Pacifique	61·00	10·00	4	....	....	....	....	....
63	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	....	4	....	....	....	...	....
64	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	....	....	....	....	....	....	....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nombre de voitures de 1re classe. — En propriété.	Nombre de voitures de 1re classe. — Louées.	Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants. — En propriété.	Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants. — Loués.	Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries. — En propriété.	Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries. — Louées.	Nombre de wagons à bestiaux et à fret. — En propriété.	Nombre de wagons à bestiaux et à fret. — Loués.	Nombre de wagons plates-formes. — En propriété.	Nombre de wagons plates-formes. — Louées.	Nombre de wagons-basculés. — En propriété.	Nombre de wagons-basculés. — Loués.	Numéro.	Observations.
390		225		214		16,014		5,344		1,225		24	*Wagons-dortoirs de colons.
	2							6				25	
			1		1							26	
	2		2		2		12		12			27	
												28	Exploité par le Maine-Central.
1		1						14				29	
1		1		1								30	
1				2		1		4				31	
5		5		5		22		164				32	2 chasse-neige et 2 *flangers*.
1				1								33	
5		6		3		22		195				34	
		2				1		17				35	
			1									36	
1		*1						30				37	*Combiné en 2e classe et à bag.
												38	Exploité par le matériel roulant des chemins de fer Canada-Sud, Lac Erié et Rivière-Détroit.
3	2	3		3	1	*55	†112	46	20			39	*Y compr. 1 fourg. †Y compr. 3 fourg.
												40	
												41	Matériel roulant fourni par les locataires du chem. de fer Boston et Maine.
								19				42	
1	3											43	Wag.-march. fournis p. le Grand-Tronc
												44	Exploité avec l'équipement du chemin de fer Vermont-Central.
												45	do do
2			1				1		20			46	
									30			47	
1		1				2		33				48	
1	1					2		15		27		49	
*40				1						6		50	* Moteur électrique et wagons-piletes.
4		5		3		*143	150	179				51	*Y compr. les cambuses et autres wag.
								40				52	
4		1		2		13		49				53	
												54	
	1				1	2		2				55	
2		*9		2		8		28				56	* Y compris 8 voit. d'excursion, aussi 1 chasse-neige, 1 *danger*.
2				2			41	100	109		12	57	
	1				1				5			58	
2				2				32				59	
	1						2		2			60	
												61	
1		1		1		5		52				62	1 charrue et *danger*.
2		4		2		10		85				63	
												64	Matériel roul. fourni par le C.C.P.

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-lits. En propriété.	Nombre de wagons-lits. Loués.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Loués.
		Milles.	Milles.						
65	Québec et Lac-Saint-Jean	242·00	....	14	....	....	4	....	....
66	Québec-Central	153·50	59·50	12	....	....	....	....	....
67	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	9·00	4	....	....	....	....	....
68	Salisbury et Harvey .... 50·00 } Embranchement de Harvey .... 3·00 }	53·00	....	2	....	....	....	...	...
69	Ligne Riveraine	82·50	....	5	...	....	....	....	....
70	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	....	6	....	....	....	....	....
71	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	....	2	....	....	....	....	....
72	Cie du Tunnel Saint-Clair, cour et abords	2·23	....	4	....	....	....	....	....
73	Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup	....	6·00	....	....	....	....	....	....
74	Saint-Laurent et Adirondack	20·31	....	....	....	....	....	....	....
75	Sud-Est .... 140·10 } Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent 61·40 }	201·50	....	30	....	....	2	...	....
76	Valley de la Stewiacke et Lansdowne	....	10·00	...	....	....	....	....	....
77	Sydney et Louisburg (Dominion Coal Co)	....	30·25	...	...	....	....	....	....
78	Témiscouata	113·00	... ...	5	....	....	....	....	....
79	Mille-Iles	4·33	....	1	....	....	....	....	.. .
80	Toronto, Hamilton et Buffalo	17·00	25·66	2	....	....	....	....	...
81	Comtés-Unis	30·00	....	3	....	....	....	....	....
82	Victoria et Sydney, C.-B.	16·26	....	2	....	....	...	....	....
83	Windsor et Annapolis .... 87·50 } Vallée de la Cornwallis .... 14·00 } Embranchement de Windsor .... 32·00 }	133·50	....	15	.. .	....	....	2	....
84	Grand-Nord de Winnipeg (autrefois Winnipeg et Baie-d'Hudson)	40·00	....	....	....	....	.. .	....	....
85	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	....	17·00	....	....	....	....	....	...
86	Yarmouth et Annapolis (autrefois Comtés de l'Ouest)	87·00	....	8	....	....	....	....	....
		15,767·60	358·27	1965	37	141	40	13	5

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894—*Fin.*

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons plateformes.		Nombre de wagons-bascules.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	
6	....	9	....	9	....	57	....	234	....	...	...	65	
8	..	11	....	10	....	153	....	225	....	..	....	66	5 chasse-neige en propriété ; 1 *flanger* loué.
4	...	18	....	....	....	5	....	23	....	....	....	67	
2	....	....	....	2	...	8	....	20	....	....	....	68	
5	....	....	...	3	....	7	....	61	....	....	....	69	
4	...	2	....	...	...	....	...	....	....	....	..	70	Exploité par le chemin de fer Vermont-Central.
1	1	....	....	1	...	...	....	2	3	..	....	71	
....	...	....	...	....	....	...	...	....	....	25	...	72	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	73	
....	...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	74	Exploité par l'équipement des ch. de fer N.-Y. Central et Rivière Hudson, et le ch. de fer Mohawk et Malone.
9	15	8	....	6	4	61	371	248	100	50	...	75	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	...	....	....	76	Non exploité.
...	....	...	....	....	....	....	....	....	...	....	....	77	
3	....	4	....	2	....	40	....	54	....	....	...	78	
*1	....	....	....	....	....	....	...	1	....	....	....	79	*Combiné, voyageurs et bagage.
1	....	1	....	2	....	2	....	6	....	....	....	80	
2	....	....	....	1	..	6	....	9	....	1	....	81	
1	....	....	....	1	....	3	....	15	...	....	..	82	
8	....	8	....	8	....	88	...	137	...	22	...	83	4 chasse-neige et *flangers.*
....	..	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	84	Non exploité.
...	....	...	....	..	....	....	....	..	...	....	....	85	do
8	....	....	....	4	....	21	....	77	....	....	....	86	
961	31	665	5	626	10	32,758	3094	14,589	315	4,685	14		

N° 4.—Etat sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
1	Cie houillère et de ch. de fer d'Alberta....	64·62	....	....	118,587	118,587
2	Albert-Sud	16·00	....	2,000	4,000	6,000
3	Cie de Navigat. de la Baie de Quinté 4·00 / Kingston, Napanee et de l'Ouest. 60·82	64·82	....	....	130,383	130,383
4	Baie-des-Chaleurs..........	80·00	....	1,600	12,328	13,928
5	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	45·00	616	70	27,540	28,226
6	Bouctouche et Moncton	32·00	....	....	20,032	20,032
7	Calgary et Edmonton	295·07	....	7,339	65,516	72,855
8	Canada-Atlantique.......... 138·00 / Comtés du Centre.......... 21·00	159·00	206,271	236,795	19,648	462,714
9	Canada-Est..........	127·00	23,540	73,860	95,070	192,470
10	Canada-Sud..........	381·06	1,353,298	1,663,414	169,958	3,186,670
	Chemins de fer de l'Etat—					
11	Intercolonial	1,136·00	1,230,180	2,972,560	....	4,202,740
12	Ile du Prince-Edouard..........	210·60	85,254	137,162	....	222,416
13	Pacifique Canadien.......... 4,063·10					
	Lignes affermées—					
	Atlantique et Nord-Ouest. 205·00					
	Ontario et Québec .... 469·00					
	Credit-Valley .... 175·10					
	Pacifique d'Ontario-Ouest.. 26·60					
	Toronto, Grey et Bruce ... 191·30					
	Jonction de Guelph.......... 15·00					
	Saint-Laurent et Ottawa.. 58·40					
	Montréal et Ouest .... 70·00					
	Montréal et Lac-Maskinongé.......... 12·90					
	Nouveau-Brunswick .... 173·95	6,127·20	5,520,713	6,556,431	1,135,620	13,212,764
	N.-Brunswick et Canada.. 117·20					
	Saint-Jean et Maine .. 91·80					
	Pont de Saint-Jean et prolongement de ch. de fer. 1·75					
	Frédéricton .... 22·10					
	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest.......... 217·80					
	Colombie et Kootenay.... 27·70					
	Shuswap et Okanagan..... 51·00					
	Alberta, Dunmore à Lethbridge.......... 109·50					
	Vallée de la Tobique...... 28·00					
14	Caraquette..........	68·00	....	....	31,980	31,980
15	Carillon et Grenville..........	13·00	9,200	600	....	9,800
16	Ontario-Central	104·00	....	12,000	95,732	107,732
17	Central du Nouveau-Brunswick	75·00	....	....	63,000	63,000
18	Cie houillère et de ch. de f. de Cumberland	32·00	....	....	62,913	62,913
19	Comté de Drummond..........	82·81	40,576	5,120	52,700	98,396
20	Elgin et Havelock..........	27·00	16,720	....	....	16,720
21	Erié et Huron	76·75	54,230	45,681	47,931	147,842
22	Esquimalt et Nanaïmo..........	78·00	93,250	....	....	93,250
23	Frédérict. et Cie du pont du c. de f. Ste-Marie	2·10	....	....	....	....
24	Grand-Tronc. .... 884·25					
	Grand-Occidental .... 561·80					
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell .... 34·78					
	Buffalo et Lac-Huron... ... 162·00					
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.......... 172·75					
	London, Huron et Bruce..... 69·01					
	Jonction de Waterloo.......... 10·25					
	Wellington, Grey et Bruce...168·13					
	Nord.......... 172·10					
	Simcoe-Nord.......... 33·34					

nombre de milles parcourus pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises maniées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
175,104	2,442	73,900	.....	14	1	Pour toute la ligne de Dunmore à Coutts, 174·12 milles, du 1er juill. au 27 nov. 1893, et de Lethbridge à Coutts, 64·62 milles, du 27 nov. 1893 au 30 juin 1894.
6,000	1,000	3,870	.....	17	2	
130,383	55,690	169,167	20	.....	3	Traction des convois sur le ch. de fer Grand-Tronc, Napanee à Deseronto, 5 milles.
13,928	1,440	1,597	22	15	4	Exploité depuis le 2 mai 1894.
29,534	29,018	12,682	.....	15	5	
20,032	6,468	9,515	.....	15	6	
74,008	10,647	25,517	19	.....	7	
514,528	153,424	490,759	35	15	8	
195,600	44,579	76,373	30	16	9	
4,070,436	586,195	2,645,406	45	27	10	
5,140,867	1,301,062	1,342,710	25	15	11	Embranch. Windsor—32 milles exploités par le ch. de fer Windsor et Annapolis ; emb. Dartmouth—5 milles non exploités durant l'année
320,320	123,727	53,577	20	14	12	
18,784,848	3,153,340	4,014,915	28	18	13	Y compris le ch. de fer d'Alberta et la ligne de la Cie houillère de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles, à bail depuis le 27 nov. 1893. Y comp. le ch. de f. de la Vallée de la Tobique, 28 milles à bail depuis avril 1894, lequel ch. de fer n'était pas exploité avant 1894.
31,980	5,037	11,075	18	.....	14	
10,200	9,400	250	25	20	15	
107,732	46,157	48,633	20	15	16	
63,000	10,601	11,484	.....	17	17	
128,261	22,099	479,045	20	20	18	
100,740	14,424	68,722	25	15	19	
16,720	4,549	6,614	16	.....	20	
169,035	105,206	113,792	25	15	21	
93,250	45,328	44,809	20	12	22	
.....	.....	.....	.....	.....	23	Inclus dans le ch. de fer Canada-Est, dont les convois traversent ce pont, payant droit de passage.

N° 4.—ETAT SOMMAIRE des opérations de l'année et

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
24	Grand-Tronc—*Suite.*					
	Hamilton et Nord-Ouest......173·90					
	Nord et Jonction du Pacifique. 111.37	3,158·00	6,333,326	8,946,684	2,301,229	17,581,239
	Midland ....175·22					
	Grande-Jonction.............. 85·40					
	Toronto et Nipissingue........ 85·00					
	Jonction du Lac-Simcoe....... 26·50					
	Victoria......................... 53·25					
	Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50					
	Cobourg, Blairton et Marmora. 15·00					
	Union Jacques-Cartier......... 6·50					
	Montréal et Jonc. de Champlain 61·75					
	Jonction de Beauharnois...... 19·50					
	Norfolk-Sud .... 17·00					
	Ligne de Ceinture, Toronto.... 12·70					
25	Tunnel Saint-Clair	2·23	...	...	...	...
26	Grand-Nord	18·00	...	...	4,320	4,320
27	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	...	510	12,352	12,862
28	Hereford	53·00	40,147	11,552	42,397	94,096
29	Irondale, Bancroft et Ottawa	20·00	...	...	18,344	18,344
30	Joggins (à prés. Cie de c. f. de houille du C.)	12·00	1,000	1,000	8,000	10,000
31	Kent-Nord	34·00	...	...	18,366	18,366
32	Kingston et Pembroke	112·85	75,000	...	125,000	200,000
33	L'Assomption	3·00	...	...	3,966	3,966
34	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	108,025	7,220	52,632	167,877
35	Colonisation du Lac-Témiscamingue	25·50	...	...	...	...
36	London et Port-Stanley	23·84	30,547	...	22,814	53,361
37	Basses-Laurentides	39 50	...	1,588	22,391	23,979
38	Manitoba et Nord-Ouest........234·50 / Saskatchewan et Ouest........ 15·47	249·97	42,537	22,515	34,589	99,641
39	Vallée de la Massawippi	34·00	72,116	100,211	12,582	184,909
40	Colonisation de Montfort	10·00	...	...	360	360
41	Montréal et Sorel (à prés. Rive-Sud)	44·67	28,080	...	11,700	39,780
42	Montréal, Portland et Boston	40·60	37,491	20,597	10,638	68,726
43	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	69,912	98,784	1,752	170,448
44	Nelson et Fort-Sheppard	55·00	...	...	5,796	5,796
45	Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Ed.	36·00	3,898	5,001	22,128	31,027
46	Cie de c. de f., de houille et de f., N.-Glasgow	12·50	...	...	16,150	16,150
47	Parc des Chutes et Riv. Niagara (ch. f. élec.)	13·68	185,242	10,950	...	196,192
48	Pacifique-Nord et Manitoba	264·94	97,691	82,457	26,623	206,771
49	Nosbonsingue et Nipissingue	5·50	...	11,600	...	11,600
50	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	...	...	57,815	57,815
51	Montagne-d'Orford	26·50	16,536	4,680	10,255	31,471
52	Ottawa et Vallée de la Gatineau	56·00	6,069	116	33,076	39,261
53	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	84 00	67,509	29,560	...	97,069
54	Vallée de l'Ottawa	7·00	...	...	1,022	1,022
55	Colonisation de Parry-Sound	30·00	...	...	6,260	6,260
56	Jonct. de Philipsburg et la Cie de Carrière.	6·75	...	...	624	624
57	Jonction de Pontiac du Pacifique	61·00	...	4,519	38,294	42,813
58	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	358	6,255	13,008	19,621
59	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	...	...	53,887	53,887
60	Québec et Lac-Saint-Jean	242·00	77,737	...	102,442	180,179
61	Quebec-Central	153·50	115,879	105,338	18,409	239,626
62	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	47,903	1,898	...	49,801
63	Salisbury et Harvey, y compris l'embranchement de Harvey	53·00	...	...	29,952	29,952
64	Ligne Riveraine	82·50	...	...	58,315	58,315
65	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	34,613	32,689	13,198	80,500
66	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12 35	12,000	2,000	6,000	20,000
67	Saint-Laurent et Adirondack	20·31	39,069	14,466	9,066	62,601
68	Sud-Est.........................140·10 / Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent............... 61·40	201·50	110,765	186,674	86,481	383,920
69	Témiscouata	113·00	8,472	...	74,240	82,712
70	Mille-Iles	4·33	11,603	...	10,920	22,523

du nombre de milles parcourus, etc.—*Suite.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transporté.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises maniées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
23,073,958	6,195,597	7,185,489	30	18	24	Traction de convois sur l'embranch. de la Chaudière de l'I., 6 milles.
....	....	....	....	....	25	
4,320	3,245	3,996	20	....	26	
14,503	2,566	12,322	....	17	27	
94,096	12,717	62,933	20	12	28	
18,761	4,649	6,951	....	13	29	
22,320	14,718	55,843	20	15	30	
18,366	5,000	11,083	18	....	31	
236,000	47,727	83,513	25	18	32	
3,966	4,413	633	15	....	33	
282,296	106,611	145,928	35	25	34	
....	....	....	....	....	35	
64,721	139,340	32,329	....	....	36	
23,979	8,960	30,298	20	....	37	
120,641	21,777	58,552	27	15	38	
184,909	69,135	131,629	25	12	39	Traction des convois sur le Grand-Tronc, Lennoxville à Sherbrooke, 3 milles.
360	113	54	15	15	40	
39,780	26,496	15,349	30	20	41	
68,726	60,528	27,087	23	12	42	
170,448	156,112	628,171	30	12	43	
6,955	1,756	5,120	16	....	44	
35,050	13,668	23,780	20	18	45	
38,750	12,404	176,574	15	15	46	
207,142	478,878	....	9	10	47	
237,271	36,331	138,764	26	14	48	
12,200	....	152,000	....	25	49	
58,553	39,986	14,440	20	....	50	
31,471	5,076	10,873	24	15	51	
42,131	42,991	15,843	30	20	52	
115,283	27,641	22,085	30	10	53	
1,022	1,357	72	15	....	54	
6,775	3,271	13,088	12	....	55	
624	216	64	25	....	56	Pour un mois seulement, du 1er juin 1894.
44,045	19,540	14,599	30	20	57	
19,981	3,237	44,940	20	15	58	
53,979	4,601	11,193	....	17	59	
230,298	106,618	130,253	22	12	60	
253,381	103,508	150,045	25	15	61	Traction des convois sur l'Intercolonial, jonction d'Harlaka à Lévis, 5 milles.
50,350	221,369	6,563	21	21	6.	
33,602	8,231	31,956	18	....	63	
61,012	16,276	10,735	24	....	64	
80,500	166,826	640,975	23	12	65	
20,000	29,117	52,489	25	20	66	
62,601	22,221	38,982	30	15	67	
444,617	187,885	560,459	30	18	68	
83,125	13,671	25,520	20	15	69	
22,523	17,966	17,348	20	20	70	

N° 4.—État sommaire des opérations de l'année, et

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
71	Toronto, Hamilton et Buffalo	17·00	....	....	22,984	22,984
72	Comtés-Unis	30·00	41,000	....	38,000	79,000
73	Windsor et Annapolis 87·50; Vallée de la Cornwallis 14·00; Embranchement de Windsor 32·00	133·50	139,627	....	157,933	297,560
74	Yarmouth et Annapolis, ci-devant Comtés de l'Ouest	87·00	54,860	....	34,425	89,285
	Totaux	15,627·09	16,542,860	21,423,496	5,803,673	43,770,029

du nombre de milles parcourus, etc.—*Fin.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises maniées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
22,984	23,968	21,534	20	......	71	
79,500	8,792	5,599	30	25	72	
297,560	160,092	161,648	25	14	73	Traction des convois sur l'Intercolonial, jonction de Windsor à Halifax, 14 milles.
109,573	73,468	27,003	27	20	74	
57,401,514	14,462,498	20,721,116	....	....		

N° 4.—État sommaire des opérations de l'année, et

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine. Barils.	Farine. Tonn'x.	Grain. Boisseaux.	Grain. Tonn'x.	Bes Nombre.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta..	64·62	....	147	4,877	124	365
2	Albert-Sud	16·00	68	6	778	13	....
3	Baie-des-Chaleurs	80·00	3,000	300	5,000	125	50
4	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.. 4·00; Kingston, Napanee et de l'Ouest .... 60·82	64·82	36,240	3,624	151,400	4,234	2,774
5	Brockville, Westport et Sault-Ste-Marie..	45·00	16,829	1,686	100,315	2,871	7,876
6	Bouctouche et Moncton..................	32·00	....	....	....	....	....
7	Calgary et Edmonton.	295·07	17,297	1,730	80,930	1,584	15,118
8	Canada-Atlantique .... 138·00; Comtés du Centre......... 21·00	159·00	82,930	8,293	494,000	12,360	12,640
9	Canada-Est	127·00	58,329	5,832	63,230	1,075	761
10	Canada-Sud..........................	381·06	1,503,350	150,335	15,015,960	375,399	425,000
	Chemins de fer de l'Etat—						
11	Intercolonial	1,136·00	944,967	94,496	1.340,684	28,681	79,203
12	Ile du Prince-Edouard...............	210·60	26,678	2,668	487,293	8,375	8,160
13	Pacifique Canadien ....4,063·10	6,127·20	2,360,242	236,022	21,397,045	562,104	339,550
	Lignes affermées—						
	Atlantique et Nord-Ouest.. 205·00						
	Ontario et Québec .. .. 469·00						
	Credit-Valley.............. 175·10						
	Pacifique d'Ontario-Ouest. 26·60						
	Toronto, Grey et Bruce.... 191·30						
	Jonction de Guelph....... 15·00						
	Saint-Laurent et Ottawa.. 58·40						
	Montréal et de l'Ouest .... 70·00						
	Montréal et Lac-Maskinongé................ 12·90						
	Nouveau-Brunswick ...... 173·95						
	N.-Brunswick et Canada.. 117·20						
	Saint-Jean et Maine...... 91·80						
	Pont de Saint-Jean et prolongement de ch. de fer.. 1·75						
	Frédéricton.............. 22·10						
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba............ 217·80						
	Colombie et Kootenay .... 27·70						
	Shuswap et Okanagan..... 51·00						
	Vallée de la Tobique..... 28·00						
	Chemin de fer Alberta, Dunmore à Lethbridge.. 109·50						
14	Caraquet	68·00	5,500	550	5,000	87	50
15	Carillon et Grenville	13·00	....	....	....	....	....
16	Ontario-Central....................	104·00	11,438	1,121	196,800	4,920	2,300
17	Central du Nouveau-Brunswick.........	75·00	....	....	....	....	....
18	Cie de ch. de fer et de houille, Cumberland	32·00	12,596	1,259	42,494	764	48
19	Comté de Drummond..................	82·81	26,900	2,690	43,542	795	70
20	Elgin et Havelock.	27·00	1,463	146	1,907	38	6,280
21	Erié et Huron.	76·75	265,016	26,890	495,732	14,709	7,653
22	Esquimalt et Nanaïmo........ ...	78·00	33,500	335	19,250	481	4,501
23	Cie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie.................	2·10	....	....	....	....	....
24	Grand-Tronc.................. 884·25						
	Grand-Occidental........... 561·80						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell .... 34·78						
	Buffalo et Lac-Huron........ 162·00						
	Grand-Tronc, B.-Georgienne et Lac-Erié.......... 172·75						
	London, Huron et Bruce..... 69·01						
	Jonction de Waterloo....... 10·25						
	Wellington, Grey et Bruce... 168·13						

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
57	73,400	110	....	....	591	*72,871	73,900	1	*Y comp. 72,275 ton. de houille bitumin.
....	1,511,000	2,975	420	600	100	176	3,870	2	
20	240,000	360	60	150	428	214	1,597	3	*Seulement en exploitation du 7 mai au 30 juin 1894.
1,387	50,305,000	75,458	18,272	27,409	26,723	30,332	169,167	4	
1,094	570,117	890	....	....	5,125	1,016	12,682	5	
....	1,736,740	2,261	2,174	3,911	....	3,343	9,515	6	
6,760	3,547,911	4,728	232	349	5,867	4,499	25,517	7	
3,160	170,600,000	256,037	25,060	50,246	10,107	150,556	490,759	8	
217	19,511,001	24,057	7,996	9,995	12,365	22,822	76,373	9	
106,387	152,494,000	228,442	20,214	40,428	377,360	1,367,055	2,645,406	10	
12,404	200,507,949	250,635	14,126	24,720	331,635	600,139	1,342,710	11	
1,008	2,252,520	6,626	2,077	*3,889	31,011	....	53,577	12	*Y compris l'écorce de pruche.
99,286	607,056,209	807,539	176,890	304,804	1,070,371	934,789	4,014,915	13	
25	3,889,468	7,800	500	750	500	1,363	11,075	14	
120	....	....	....	....	50	80	250	15	
1,150	2,394,000	2,394	10,021	17,877	19,687	1,484	48,633	16	
....	5,094,500	9,188	....	....	....	*2,296	11,484	17	*Y comp. 312 ton. de houille.
14	14,176,000	17,720	....	.....	4,672	*454,616	479,045	18	*Houille.
45	12,555,500	13,290	....	27,914	2,441	21,547	68,722	19	
256	2,001,000	3,335	1,116	1,116	1,092	631	6,614	20	
1,240	24,994,500	31,577	495	786	6,640	31,950	113,792	21	
779	3,673,520	7,719	....	9,055	789	25,651	44,809	22	
....	....	....	....	....	....	....	...	23	Compris dans le Canada-Est.

Nº 5.—État sommaire du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes-
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
24	Grand-Tronc—*Fin.* Nord.... 172·10 Simcoe-Nord.... 33·34 Hamilton et Nord-Ouest.... 173·90 Nord et Jonction du Pacifique 111·37 Midland.... 175·22 Grande-Jonction.... 85·40 Toronto et Nipissingue.... 85·00 Jonction du Lac-Simcoe.... 26·50 Victoria.... 53·25 Whitby, Port-Per y et Lindsay.... 46·50 Cobourg, Blairton et Marmora 15·00 Union Jacques-Cartier.... 6·50 Jonction de Montréal et Champlain.... 61·75 Jonction de Beauharnois.... 19·50 Norfolk-Sud.... 17·00 Ligne de Ceinture de Toronto. 12·70	3,158·00	4,372,900	437,291	40,643,200	1,016,081	1,919,735
25	Tunnel de Saint-Clair....	2·23	....	....	....	....	....
26	Grand-Nord....	18·00	150	15	300	60	180
27	Grand-Central du Nord-Ouest....	50·93	860	86	406,240	10,156	664
28	Hereford....	53·00	4,906	490	8,967	182	990
29	Irondale, Bancroft et Ottawa....	20·00	1,174	115	6,047	102	....
30	Joggins, maintenant Cie de houille et de ch. de fer du Canada....	12·00	2,633	252	9,736	165	16
31	Kent-Nord....	34·00	6,872	687	2,765	55	32
32	Kingston et Pembroke....	112·85	5,100	510	38,500	1,155	30
33	L'Assomption....	3·00	1,163	122	....	....	....
34	Lac-Erié et Rivière-Détroit....	88·05	15,130	1,634	399,236	11,180	9,810
35	Colonisation du Lac-Témiscamingue....	25·50	....	....	....	....	....
36	Basses-Laurentides....	39·50	60,000	600	600	15	300
37	London et Port-Stanley....	23·84	13,250	1,325	80,193	2,397	1,818
38	Manitoba et Nord-Ouest.... 234·50 Saskatchewan et Ouest.... 15·47	249·97	....	3,745	1,368,498	37,878	7,361
39	Vallée de la Massawippi....	34·00	5,850	585	189,200	4,730	4,000
40	Colonisation de Montfort....	10·00	126	12	....	....	....
41	Montréal et Sorel (maintenant rive sud)..	44·67	....	....	....	....	....
42	Montréal et Jonction du Vermont....	23·60	352,160	35,216	5,310,357	148,690	666,220
43	Montréal, Portland et Boston....	40·60	5,350	535	13,821	387	175
44	Nelson et Port-Sheppard....	55·00	1,365	136	21,344	341	233
45	Nouveau-Brunswick et Ile du Pr.-Ed....	36·00	23,472	2,289	17,022	304	1,258
46	Cie de c. de f. de h. et de fer de N.-Glasgow.	12·50	2,656	266	10,032	170	....
47	Parc des Chutes et de la Riv. Niagara, ch. de fer électrique....	13·68	....	....	....	....	....
48	Pacifique-Nord et Manitoba....	264·94	9,350	935	2,185,440	54,636	2,800
49	Nosbonsing et Nipissingue....	5·50	....	....	....	....	....
50	Central de la Nouvelle-Ecosse....	74·00	1,881	188	....	....	42
51	Montagne-d'Orford....	26·50	4,189	418	25,300	429	....
52	Ottawa et Vallée de la Gatineau....	56·00	11,439	1,144	13,700	402	951
53	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound....	84·00	1,200	120	71,600	1,790	900
54	Vallée de l'Ottawa....	7·00	....	....	....	....	....
55	Colonisation du Parry-Sound....	30·00	....	....	....	....	....
56	Cie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg....	6·75	....	....	....	....	....
57	Jonction du Pacifique à Pontiac....	61·00	7,558	755	80,492	1,716	2,553
58	Port-Arthur, Duluth et Ouest....	85·50	....	....	....	....	....
59	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan..	253·96	6,361	637	65,554	1,822	2,130
60	Québec et Lac-Saint-Jean....	242·00	15,385	1,538	16,341	326	558

transport, etc.—*Suite*.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
383,947	506,027,500	1,012,055	179,613	269,420	688,689	3,378,006	7,185,489	24	
....	....	....	....	....	....	....	....	25	
45	360,000	522	850	954	450	1,950	3,996	26	
178	434,000	650	115	231	419	602	12,322	27	
332	15,489,012	23,233	3,286	5,707	395	32,594	62,933	28	
....	463,000	694	2,382	4,168	277	1,595	6,951	29	
8	778,000	1,085	....	....	1,610	*52,723	55,843	30	* Y compris 52,625 tonnnes de houille, 98 tonn. de pierre.
16	950,000	1,425	400	800	5,200	2,900	11,083	31	
15	19,640,000	29,460	11,879	21,930	29,903	540	83,513	32	
....	125,000	187	....	....	94	230	633	33	
3,410	....	62,384	4,766	9,533	6,766	51,021	145,928	34	
....	....	....	....	....	....	....	......	35	
51	7,157,626	10,706	8,672	17,130	350	1,446	30,298	36	
744	135,500	2,147	2,176	3,376	1,017	21,323	32,329	37	
3,283	3,045,138	3,322	688	1,005	6,732	2,587	58,552	38	
1,060	23,930,000	35,895	....	.....	850	*88,509	131,629	39	* Y compris 49,658 tonnes de minerai et matte de cuivre.
....	....	....	....	....	....	42	54	40	
....	....	....	....	....	....	15,349	15,349	41	Non classé.
99,933	25,820,000	37,824	304	435	19,383	*286,690	628,171	42	* Y compris 70,323 tonnes de foin.
77	1,310,000	1,967	21	30	529	*23,562	27,087	43	* Y compris 13,495 tonnes de foin..
15	10,600	15	......	....	934	*3,679	5,120	44	* Y compris 2,720 tonnes de miner. de f.
77	8,798,000	13,119	947	1,566	1,106	5,319	23,780	45	
....	1,426,000	2,070	....	....	19,397	*154,671	176,574	46	* Min. de fer, pierre à chaux et fer en g.
....	....	....	....	....	....	....	....	47	
714	3,464,000	5,196	17,921	35,842	4,518	36,923	138,764	48	
....	....	*152,000	....	....	....	....	152,000	49	* Billets de sciage et bois de service.
26	7,380,000	11,070	1,865	3,156	....	....	14,440	50	
....	5,558,000	3,747	1,049	1,730	478	4,071	10,873	51	
191	527,180	841	*1,125	1,420	4,363	7,482	15,843	52	* Y compris bois à pulpe.
236	10,298,000	15,449	166	332	3,186	972	22,085	53	
....	....	....	....	....	....	72	72	54	
....	....	....	....	....	....	*13,088	13,088	55	* Y compris écorce, bois à pulpe, bois de serv. et bard.
....	....	....	....	....	9	55	64	56	
489	1,435,674	2,354	*1,433	2,877	4,742	1,666	14,599	57	* Y compris bois à pulpe.
....	16,700,000	25,102	2,200	4,432	254	15,152	44,940	58	
910	2,152,925	2,709	1,382	2,074	1,861	1,180	11,193	59	
195	37,608,000	55,089	26,800	48,474	5,882	18,749	130,253	60	

N° 5.—État sommaire du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Nombre.
61	Québec-Central	153·50	100,000	10,001	33,700	842	6,600
62	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	2,135	213	5,343	46	46
63	Salisbury et Harvey, y compris l'embranchement de Harvey	53·00	4,663	466	10,749	182	405
64	Ligne riveraine	82·50	20,010	2,010	4,100	71	210
65	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	359,060	35,906	5,237,643	146,654	676,040
66	Ste-Catherine et Niagara-Central	12·35	2,283	228	2,657	58	381
67	Saint-Laurent et Adirondack	20·31	1,460	146	87,000	2,179	300
68	Sud-Est 140·10; Lac-Champlain et jonction du Saint-Laurent 61·40	201·50	234,909	23,492	3,991,516	100,885	14,174
69	Témiscouata	113·00	15,011	1,501	13,036	261	189
70	Mille-Iles	4·33	6,120	612	1,680	84	586
71	Toronto, Hamilton et Buffalo	17·00	321	32	80,413	2,338	37
72	Comtés-Unis	30·00	4,040	404	1,300	33	50
73	Windsor et Annapolis 87·50; Vallée de la Cornwallis 14·00; Embranchement de Windsor 32·00	133·50	61,843	6,184	....	....	10,490
74	Yarmouth et Annapolis, autrefois les Comtés de l'Ouest	87·00	19,155	1,914	2,969	53	554
	Total	15,627 09	11,169,833	1,112,885	100,402,828	2,567,594	4,245,172

transport, etc.—*Fin.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1,655	50,000,000	74,317	950	1,913	2,758	*58,559	150,045	61	* Y compris houille, chaux, asbeste, bois de pulpe, etc
44	369,319	616	567	528	2,420	2,696	6,563	62	
202	....	16,793	4,521	5,425	193	*8,695	31,956	63	* Y compris foin et plâtre.
63	3,000,000	5,170	309	487	1,260	1,674	10,735	64	
101,406	27,280,000	40,923	618	882	19,930	*295,274	640,975	65	* Y compris 72,116 tonneaux de foin.
96	....	17,971	10	30	15,491	18,615	52,489	66	
75	11,000,000	16,674	80	158	7,828	11,922	38,982	67	
2,151	76,612,625	103,807	16,897	25.346	117,314	187,464	560,459	68	
95	7,116,000	9,323	5,276	8,634	844	4,862	25,520	69	
293	5,757,000	1,919	....	... ...	4,508	9,932	17,348	70	
21	754,565	1,334	1,305	1,581	4,510	11,718	21,534	71	
12	570,000	852	15	30	1,103	3,165	5,599	72	
2,469	27,772,297	41,659	1,024	1,986	19,092	*90,258	161,648	73	* Y compris pommes, pommes de terre, foin, et produits minéraux.
183	9,773,000	12,503	1,846	3,080	7,174	2,096	27,003	74	
840,126	2,201,191,696	3,609,319	583,111	1,010,701	2,921,373	8,659,118	20,721,116		

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
			$ c.	$ c.	$ c.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.....	64·62	7,289 75	101,500 05	1,818 75
2	Albert-Sud....	16·00	512 00	1,549 28	....
3	Cie de navigation de la Baie de Quinté... 4·00 / Kingston, Napanee et Western........60·82	64·82	20,645 11	87,005 13	8,782 72
4	Baie-des-Chaleurs.....	80·00	921 60	957 46	11 66
5	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.....	45·00	12,811 81	14,666 66	248 35
6	Bouctouche et Moncton....	32·00	2,817 90	7,036 28	....
7	Calgary et Edmonton.....	295·07	33,948 49	68,168 95	4,415 53
8	Canada-Atlantique.................... 138·00 / Comtés du Centre.................... 21·00	159·00	130,286 85	365,029 95	17,242 61
9	Canada-Est....	127·00	25,991 77	64,213 11	4,292 54
10	Canada-Sud	381·06	1,513,087 24	2,814,480 93	152,188 07
	Chemins de fer de l'Etat—				
11	Intercolonial....	1,136·00	958,915 13	1,834,126 34	*194,468 80
12	Ile du Prince-Edouard....	210·60	64,159 60	74,942 83	18,949 40
13	Pacifique Canadien ....4,063·10				
	Lignes affermées—				
	Atlantique et Nord-Ouest... .. . 205·00				
	Ontario et Québec .... 469·00				
	Credit-Valley .... 175·10				
	Pacifique d'Ontario-Ouest......... 26·60				
	Toronto, Grey et Bruce..... .... 191·30				
	Junction de Guelph................ 15·00				
	Saint-Laurent et Ottawa.......... 58·40				
	Montréal et l'Ouest... .... 70·00				
	Montréal et Lac-Maskinongé...... 12·90				
	Nouveau-Brunswick..... .... 173·95				
	Nouveau-Brunswick et Canada.... 117·20	6,127·20	5,303,629 16	11,707,626 05	797,542 15
	Saint-Jean et Maine.............. 91·80				
	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer..... .... 1·75				
	Frédéricton .... 22·10				
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba .... 217·80				
	Colombie et Kootenay.... .... 27·70				
	Shuswap et Okanagan............. 51·00				
	Vallée de la Tobique.............. 28·00				
	Chemin de fer d'Alberta, Dunmore à Lethbridge............ .. 109·50				
14	Caraquette....	68·00	3,934 22	12,248 17	1,900 70
15	Carillon et Grenville....	13·00	1,843 77	215 84	....
16	Central-Ontario	104·00	24,088 44	42,176 09	8,642 90
17	Central du Nouveau-Brunswick	75·00	6,183 49	6,555 15	.. ..
18	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland...	32·00	8,976 84	16,818 95	2,015 00
19	Comté de Drummond....	82·81	13,236 18	51,597 82	3,673 14
20	Elgin et Havelock....	27·00	1,500 48	5,328 52	676 08
21	Erié et Huron	76·75	44,907 72	59,989 95	6,088 76
22	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	63,933 95	58,235 13	2,929 68
23	Frédéricton et Cie de c. de fer et p. de Ste-Marie..	2·10	1,160 63	3,383 67	....
24	Grand-Tronc .... 884·25				
	Grand-Occidental ... .561·80				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell... 34·78				
	Buffalo et Lac-Huron .. . .162·00				
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié... ....172·75				
	London, Huron et Bruce. ... . 69·01				
	Jonction de Waterloo. .... 10·25				
	Wellington, Grey et Bruce 168 13				

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p.c.			
16,739 98	127,348 53	49,698 35	164	107·38	1	Pour toute la ligne de Dunmore à Coutts, 174·12 milles, du 1er juillet au 27 nov. 1893 ; et de Lethbridge à Coutts, 64·62 milles, du 27 nov. 1893 au 30 juin 1894. La partie de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles, est incluse dans le ch. de fer Can. du Pacifiq., depuis le 29 nov. 1893 jusqu'au 30 juin 1894, sous bail.
130 00	2,191 28	—117 31	95	36·52	2	
3,784 79	120,217 75	31,992 25	136	92·20	3	
....	1,890 72	—678 08	73	13·57	4	En exploitation depuis le 7 mai jusqu'au 30 juin 1894 seulement.
....	27,726 82	4,706 61	120	98·23	5	
563 06	10,417 24	—3,205 67	76	52·00	6	
....	106,532 97	43,358 77	168	146·22	7	
73,610 86	586,170 27	185,044 69	146	126·68	8	
1,964 33	96,461 75	31,076 29	147	50·11	9	
14,394 55	4,494,150 79	1,471,488 96	148	141·03	10	
....	2,987,510 27	5,838 29	100	71·08	11	*Des malles et divers.
482 00	158,533 83	—68,357 23	70	71·27	12	
1,548,300 69	19,357,098 05	6,909,290 02	156	146·50	13	Y compris la partie du chemin de fer d'Alberta et la ligne de la Cie houillère de Dunmore à Lethbridge, 109½ milles, depuis le 29 nov. 1893 jusqu'au 30 juin 1894 et aussi le chemin de fer Vallée de la Tobique pour trois mois terminés le 30 juin 1894.
....	18,083 09	—206 59	99	56·54	14	
....	2,059 61	—1,987 31	51	21·02	15	
1,884 01	76,791 44	6,666 09	109	71·28	16	
306 30	13,044 94	—10,085 28	56	20·70	17	
*95,602 52	123,413 31	64,794 95	211	19·62	18	*Houille.
170 13	68,677 27	20,125 36	141	69·80	19	
14 04	7,519 12	—3,126 93	71	44·97	20	
268 82	111,255 25	30,914 58	138	75·25	21	
4,043 42	129,142 18	—160,621 01	44	138·49	22	
....	4,544 30	2,544 30	227	....	23	Recettes des péages. Traction par Canada-Est.

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
			$ c.	$ c.	$ c.
24	Grand-Tronc—*Fin.*				
	Norrd .... 172·10				
	Simcoe-Nord .... 33·34				
	Hamilton et Nord-Ouest .... 173·90	3,158·00	5,940,772 97	10,466,541 76	819,458 36
	Nord et Jonction du Pacifique .... 111·37				
	Midland .... 175·22				
	Grande-Jonction .... 85·40				
	Toronto et Nipissingue .... 85·00				
	Jonction du Lac-Simcoe .... 26·50				
	Victoria .... 53·25				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay .... 46·50				
	Cobourg, Blairton et Marmora .... 15·00				
	Union Jacques-Cartier .... 6·50				
	Montréal et Jonction de Champlain .... 61·75				
	Jonction de Beauharnois .... 19·50				
	Norfolk-Sud .... 17·00				
	Ligne de Ceinture de Toronto .... 12·70				
25	Tunnel de Saint-Clair	2·23	*63,292 00	†177,592 50	......
26	Grand-Oriental	18·00	698 20	1,565 80	......
27	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	2,263 85	15,141 47	......
28	Hereford	53·00	8,002 59	26,249 96	1,295 34
29	Irondale, Bancroft et Ottawa	20·00	1,765 05	3,600 31	118 77
30	Joggins (actuell. Cie ch. de f. et de charb. du Canada)	12·00	3,656 95	16,065 94	407 15
31	Kent-Nord	34·00	3,187 42	6,915 81	836 32
32	Kingston et Pembroke	112·85	32,844 50	90,418 48	8,650 42
33	L'Assomption	3·00	867 85	258 10	282 87
34	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	45,704 63	80,995 55	6,068 61
35	Colonisation du Lac-Témiscamingue	25·50	12,914 43	22,119 28	311 00
36	London et Port-Stanley	23·84	36,642 78	16,096 35	2,859 74
37	Basses-Laurentides	39·50	2,315 20	13,392 20	732 42
38	Manitoba et Nord-Ouest .... 234·50 Saskatchewan et Ouest .... 15·47	249·97	45,598 75	116,231 21	9,563 49
39	Vallée de la Massawippi	34·00	57,808 60	94,287 59	1,971 90
40	Colonisation de Montfort	10·00	19 85	101 48	......
41	Montréal et Sorel (maintenant Rive-Sud)	44·67	16.836 07	6,073 44	1,277 70
42	Montréal, Portland et Boston	40·60	21,375 86	23,069 42	4,121 66
43	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	62,439 64	91,331 37	9,209 96
44	Nelson et Fort-Sheppard	55·00	3,698 60	6,066 20	311 57
45	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	5,181 39	13,301 53	1,640 57
46	Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow	12·50	2,358 79	20,698 01	182 00
47	Parc des C. et de la Riv. Niagara (ch. de fer élect.)	13·68	62,818 14	......	......
48	Pacifique-Nord et Manitoba	264·94	56,622 93	148,550 54	8,723 24
49	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	......	45,741 90	......
50	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	24,634 18	18,408 78	2,153 92
51	Montagne-d'Orford	26·50	2,242 40	12,818 05	......
52	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	84·00	18,087 61	22,925 35	1,985 07
53	Ottawa et Vallée de la Gatineau	56·00	26,858 35	24,520 65	1,946 64
54	Vallée de l'Ottawa	7·00	360 00	88 00	......
55	Colonisation de Parry-Sound	30·00	2,290 50	7,170 37	......
56	Cie de ch. de f. et carrière de la jonct. de Philipsburg	6·75	136 12	439 85	......
57	Jonction de Pontiac du Pacifique	61·00	13,796 36	17,252 24	2,431 61
58	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	2,345 75	15,345 05	......
59	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	13,959 06	39,828 80	2,274 18
60	Québec et Lac-Saint-Jean	242·00	45,113 91	107,042 96	11,232 30
61	Québec-Central	153·50	102,144 26	163,714 02	10,142 21
62	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	41.794 19	5,621 48	......
63	Salisbury et Harvey, y compris l'emb. de Harvey	53·00	4,829 01	13,644 71	2,488 01
64	Ligne Riveraine	82·50	14,099 26	14,346 92	3,133 48
65	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	17,269 97	33,634 77	3,777 32
66	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	6,077 58	15,716 64	210 00
67	Saint-Laurent et Adirondack	20·31	17,563 64	14,634 46	103 76

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894—*Suite.*

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p.c.	cents.		
92,962 53	17,319,735 62	5,198,068 79	143	98 51	24	
‡705 00	241,589 50	143,022 75	245	.....	25	*Péages sur voitures à passagers. †Péages sur wagons à fret. ‡ Péages sur nouvelles locomotives. Exploité seulement pour 9 mois finissant le 30 juin 1894.
....	2,264 00	155 00	107	52·41	26	
317 05	17,722 37	—2,237 92	89	137·79	27	
....	35,547 89	—19,002 98	65	37·78	28	
3 26	5,487 33	837 78	118	29·91	29	
220 86	20,350 90	6,400 77	146	203·50	30	
....	10,939 55	3,878 30	155	59·56	31	
10,784 50	142,697 90	17,558 38	114	71·34	32	
2 75	1,411 57	—1,212 07	54	35·58	33	
....	132,768 79	31,231 38	130	79·08	34	
59 03	35,403 74	10,617 04	143	.....	35	Convoi-mille non donné.
1,061 00	56,659 87	22,403 39	165	106·18	36	
96 29	16,536 11	—1,859 72	90	68·96	37	
8,055 35	179,448 80	—8,762 11	95	180 10	38	
4,167 20	158,235 29	22,741 98	126	85·57	39	
....	121 33	—589 67	17	33·70	40	
....	24,187 21	—15,635 85	17	60·80	41	Renouvellements en général et remplissage de tréteaux.
100 00	48,666 94	10,284 39	126	70·81	42	
110 48	163,091 45	52,283 35	147	95·68	43	
15 70	10,092 07	—19,768 00	33	174 12	44	
60 40	20,183 89	5,816 20	140	65·05	45	
5,400 00	28,638 8[illegible]	14,[illegible]3 78	205	177·33	46	
1,745 03	64,563 17	12,332 17	123	32·90	47	
1,728 61	215,625 32	—64,591 39	77	104·28	48	
....	45,741 90	11,414 45	133	394 32	49	
915 67	46,112 55	8,983 25	124	79·76	50	
....	15,060 45	11 43	100	47·85	51	
....	42,998 03	4,596 46	112	44·29	52	
290 74	53,616 38	15,595 79	141	136·56	53	
....	448 00	—131 07	77	43 83	54	En exploitation seulement du 9 avril au 30 juin 1894.
....	9,460 87	—46 96	99	151·13	55	
....	575 97	—3,504 61	..	....	56	Seulement pour le mois de juin 1894
5,857 77	39,337 98	2,315 82	106	91·88	57	
282 30	17,973 10	—1,370 85	93	91·[illegible]0	58	
....	56,062 04	6,081 34	112	104·03	59	
923 80	164,312 97	6,575 75	104	91·19	60	
2,437 37	278,437 86	84,716 42	144	116·19	61	
2,545 01	49,960 68	15,348 44	144	100·32	62	
237 81	21,199 54	1,847 61	109	70·77	63	
....	31,579 66	—5,069 53	86	54·15	64	
43 19	54,725 25	2,467 57	108	67·98	65	
429 49	22,433 71	98 30	100	112·16	66	
3,558 80	35,860 66	—2,630 68	93	57·28	67	

N° 6—État sommaire des recettes

Numero.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
			$ c.	$ c.	$ c.
68	Sud-Est ... 140·10 Lac-Champlain et Jonction du Saint. Laurent ... 61·40	201·50	123,137 59	320,481 13	11,579 75
69	Témiscouata ...	113·00	13,267 14	30,862 55	... ...
70	Mille-Iles ...	4·33	3,972 52	10,402 75	1,703 79
71	Toronto, Hamilton et Buffalo ...	17·00	5,809 65	11,931 54	140 82
72	Comtés-Unis ...	30·00	4,860 99	4,543 14	147 35
73	Windsor et Annapolis ... 87·50 Vallée de la Cornwallis ... 14·00 Embranchement de Windsor ... 32·00	133·50	142,355 99	149,870 13	15,584 79
74	Yarmouth et Annapolis, autrefois Comtés de l'Ouest ...	87·00	70,945 41	26,979 62	7,997 80
		15,627·09	15,452,420 61	29,982,482 47	2,182,942 73

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894—*Fin.*

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p.c.	cents.		
12,199 08	467,397 55	112,498 83	131	121·74	68	
8,815 91	52,945 60	1,020 62	102	64·01	69	
1,863 62	17,942 68	5,151 87	140	79·66	70	
....	17,882 01	2,811 36	118	77·80	71	
. .. .	9,551 48	—7,875 47	55	12·09	72	
4,255 42	312,066 33	100,118 00	147	104·87	73	
172 06	106,054 89	35,281 37	149	118·83	74	
1,934,682 52	49,552,528 33	14,334,095 35				

N° 7.—ÉTAT SOMMAIRE des frais d'exploitation,

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
				$ c.	$ c.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta		64·62	13,246 97	24,176 85
2	Albert-Sud		16·00	132 24	1,481 85
3	Cie de ch. de fer et de navigat. de la Baie de Quinté.	4·00	64·82	21,805 32	29,163 50
	Kingston, Napanee et Ouest	60·82			
4	Baie-des-Chaleurs		80·00	761 19	794 96
5	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie		45·00	6,154 32	7,574 47
6	Bouctouche et Moncton		32·00	2,813 00	3,975 84
7	Calgary et Edmonton		295·07	23,303 19	19,782 04
8	Canada-Atlantique	138·00	159·00	69,477 90	148,971 73
	Comtés du Centre	21·00			
9	Canada-Est		127·00	18,996 33	26,017 06
10	Canada-Sud		381·06	478,997 51	860,937 31
	Chemins de fer de l'Etat—				
11	Intercolonial		1,136·00	656,758 04	1,081,787 76
12	Ile du Prince-Edouard		210·60	99,178 10	57,457 74
13	Canadien du Pacifique	4,063 10	6,127·20	2,733,885 68	3,853,591 40
	Lignes affermées—				
	Atlantique et Nord-Ouest	205·00			
	Ontario et Québec	469·00			
	Credit-Valley	175·10			
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60			
	Toronto, Grey et Bruce	191·30			
	Jonction de Guelph	15·00			
	Saint-Laurent et Ottawa	58·40			
	Montréal et Ouest	70·00			
	Montréal et Lac-Maskinongé	12·90			
	Nouveau-Brunswick	173·95			
	Nouveau-Brunswick et Canada	117·20			
	Saint-Jean et Maine	91·80			
	Pont de Saint-Jean et prolong. de ch. de fer.	1·75			
	Frédéricton	22·10			
	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest	217·80			
	Colombie et Kootenay	27·70			
	Shuswap et Okanagan	51·00			
	Vallée de Tobique	28·00			
	Ch. de fer Alberta, Dunmore à Lethbridge	109·50			
14	Caraquet		68·00	5,300 60	6,250 00
15	Carillon et Grenville		13·00	1,647 95	2,035 08
16	Ontario-Central		104·00	30,739 53	14,045 42
17	Central du Nouveau-Brunswick		75·00	7,757 13	8,633 48
18	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland		32·00	14,520 73	20,412 48
19	Comté de Drummond		82·81	10,622 36	15,736 94
20	Elgin et Havelock		27·00	3,807 57	3,516 41
21	Erié et Huron		76·75	16,302 43	26,558 43
22	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	64,313 76	31,522 33
23	Frédéricton et Cie du pont du chemin de fer de Ste-Marie.		2·10	....	....
24	Grand-Tronc	884·25	3,158·00	2,100,613 83	4,225,514 69
	Grand-Occidental	561·80			
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·78			
	Buffalo et Lac-Huron	162·00			
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	172·75			
	London, Huron et Bruce	69·01			
	Jonction de Waterloo	10·25			
	Wellington, Grey et Bruce	168·13			
	Nord	172·10			
	Simcoe-Nord	33·34			
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90			
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37			
	Midland	175·22			
	Grande-Jonction	85·40			
	Toronto et Nipissingue	85·00			
	Jonction du Lac-Simcoe	26·50			
	Victoria	53·25			
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50			

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	cents		
4,077 27	36,149 09	77,650 18	65·48	1	Pour la ligne entière, de Dunmore à Coutts, 174·12 milles, du 1er juillet au 27 nov. 1893 ; et de Lethbridge à Coutts, 64·62 milles, du 27 nov. 1893 au 30 juin 1894. La partie de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles, est comprise dans le chemin de fer canadien du Pacifique, du 29 nov. 1893 au 30 juin 1894, en vertu d'un bail.
48 72	645 78	2,308 59	38·47	2	
7,455 54	29,801 14	88,225 50	67·66	3	
18 00	994 65	2,568 80	18·45	4*	*Seulement en exploitation du 7 mai au 30 juin 1894.
88 55	9,202 87	23,020 21	81·55	5	
832 15	6,001 92	13,622 91	68·00	6	
4,827 12	15,261 85	63,174 20	86·71	7	
34,332 91	148,343 04	401,125 58	86·69	8	
2,592 33	17,779 74	65,385 46	33·97	9	
242,262 59	1,440,464 42	3,022,661 83	94·85	10	
421,830 78	821,295 40	2,981,671 98	70·94	11	
16,804 62	53,450 60	226,891 06	102·01	12	
828,688 82	5,031,642 13	12,447,808 03	94·21	13	Y compris la partie du chemin de fer d'Alberta et la ligne de la Cie de houille de Dunmore à Lethbridge, 109½ milles, du 29 nov. 18 3 au 30 juin 1894 ; et aussi le chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour 3 mois expirés le 30 juin 1894.
1,000 00	5,739 08	18,289 68	57·19	14	
324 49	39 40	4,046 92	41·29	15	
4,223 67	21,116 73	70,125 35	65·09	16	
1,329 48	5,410 13	23,130 22	36·71	17	
8,048 41	15,636 74	58,618 36	93·17	18	
1,821 67	20,370 94	48,551 91	49·34	19	
118 69	3,203 38	10,646 05	63·67	20	
4,476 55	33,003 26	80,340 67	54·34	21	
12,658 95	181,268 15	289,763 19	310·74	22	
....	2,000 00	2,000 00	....	23	
1,274,605 16	4,520,933 15	12,121,666 83	68·95	24	

N° 4—État sommaire des opérations de l'année,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
			$ c.	$ c.
24	Grand-Tronc -*Fin.*			
	Cobourg, Blairton et Marmora 15·00			
	Union Jacques-Cartier 6·50			
	Montréal et Jonction Champlain 61·75			
	Jonction de Beauharnois 19·50			
	Norfolk-Sud 17·00			
	Ligne de Ceinture, Toronto 12·70			
25	Tunnel Saint-Clair	2·23	3,783 46	56,683 42
26	Grand-Nord	18·00	440 00	919 00
27	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	4,522 35	5,118 68
28	Hereford	53·00	19,735 13	22,517 80
29	Irondale, Bancroft et Ottawa	20·00	1,539 22	2,232 93
30	Joggins, à présent Cie de ch. de fer de houille du Canada	12·00	4,662 04	5,534 06
31	Kent-Nord	34·00	1,950 75	2,485 00
32	Kingston et Pembroke	112·85	40,262 13	42,078 65
33	L'Assomption	3·00	342 81	1,098 56
34	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88 05	19,658 10	34,104 76
35	Colonization du Lac-Témiscamingue	25·50	.....	.....
36	London et Port-Stanley	23·84	7,465 66	12,744 05
37	Basses-Laurentides	39·50	7,402 30	5,883 58
38	Manitoba et Nord-Ouest 234·50	249·97	55,039 51	45,340 20
	Saskatchewan et Ouest 15·47			
39	Vallée de la Massawippi	34·00	29,409 96	45,774 06
40	Colonisation de Montfort	10·00	.....	.....
41	Montréal et Sorel (à présent Rive-Sud)	44·67	*109,613 72	6,677 97
42	Montréal, Portland et Boston	40·60	12,989 22	13,437 42
43	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	16,873 70	40,942 00
44	Nelson et Fort-Sheppard	55·00	21,423 84	2,854 94
45	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	6,450 11	5,042 41
46	Cie de chemin de fer, de houille et de fer de New-Glasgow	12·50	2,766 05	5,097 52
47	Parc des Chutes et de la Rivière Niagara (ch. de f. électriq.)	13·68	1,351 47	*5,202 92
48	Pacifique-Nord et Manitoba	264·94	102,235 01	76,437 84
49	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	4,936 00	14,400 95
50	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	16,612 80	10,727 15
51	Montagne d'Orford	26·50	4,895 05	5,773 37
52	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	84·00	8,637 16	17,266 30
53	Ottawa et Vallée de la Gatineau	56·00	11,710 16	10,422 60
54	Vallée d'Ottawa	7·00	.....	63 07
55	Colonisation de Parry-Sound	30·00	2,200 31	4,924 65
56	Cie de ch. de fer et Carrière de la Jonction de Philipsburg	6·75	792 96	1,287 62
57	Jonction de Pontiac du Pacifique	61·00	16,176 89	10,696 06
58	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	7,044 14	5,185 05
59	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	20,851 54	16,057 39
60	Québec et Lac-Saint-Jean	242·00	46,013 27	59,305 77
61	Québec-Central	153·50	50,665 19	50,302 07
62	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	9,386 88	11,845 58
63	Salisbury et Harvey, y compris l'embranchem. de Harvey	53·00	6,853 02	7,331 17
64	Ligne Riveraine	82·50	15,435 73	8,976 63
65	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	16,707 30	16,044 24
66	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	4,721 16	7,586 31
67	Saint-Laurent et Adirondack	20·31	6,652 00	14,103 73
68	Sud-Est 140·10	201·50	76,405 78	127,908 20
	Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent 61·40			
69	Témiscouata	113·00	14,317 21	18,717 93
70	Mille-Iles	4·33	1,966 76	5,057 13
71	Toronto, Hamilton et Buffalo	17·00	2,301 96	5,743 27
72	Comtés-Unis	30·00	3,676 05	7,628 90
73	Windsor et Annapolis 87·50	133·50	88,874 25	51,602 44
	Vallée de la Cornwallis 14·00			
	Embranchement de Windsor 32·00			
74	Yarmouth et Annapolis, ci-devant Comtés de l'Ouest	87·00	25,709 32	18,864 32
		15,627·09	7,314,595 11	11,415,967 44

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894—*Fin.*

Service et réparations des wagons. $ c.	Frais généraux d'exploitation. $ c.	Total. $ c.	Frais d'exploitation par convoi-mille. c.	Numéro.	Observations.
....	38,099 87	98,566 75	....	25	
... .	750 00	2,109 00	48 82	26	Exploité seulement pour les 9 mois terminés le 30 juin 1894.
14 50	10,304 76	19,960 29	155·11	27	
2,183 77	10,114 17	54,55[illegible] 87	57·97	28	
350 60	517 80	4,649 55	25 35	29	
935 49	2,818 54	13,950 13	139·50	30	
125 00	2,590 50	7,061 25	38·48	31	
8,153 97	34,644 77	125,139 52	62·56	32	
35 07	1,147 20	2,623 64	66 15	33	
6,659 86	41,114 69	101,537 41	60·48	34	
....	24,786 70	24,786 70	. . ....	35	Convoi-mille non donné.
341 32	13,705 45	34,256 48	64·19	36	
231 95	4,878 00	18,395 83	76·71	37	
23,721 02	64,110 18	188,210 91	188·88	38	
8,378 26	41,931 03	125,493 31	67·86	39	
....	711 00	711 00	197·50	40	
....	23,531 37	139,823 06	351·49	41	* Renouvellements en général et remplissage des tréteaux.
4,024 94	7,930 97	38,382 55	55·85	42	
26,334 78	26,657 62	110,8[illegible]8 10	65·01	43	
524 70	5,056 59	29,860 07	515·18	44	* Excessifs par rapport aux inondations, etc.
406 90	2,46[illegible] 27	14,367 69	46·31	45	
196 66	5,914 79	13,975 02	86 53	46	
4,842 15	40,834 46	52,231 00	26·62	47	* Travail et réparations aux locomotives et outillage. Électrique.
18,147 08	83,396 78	280,216 71	135 52	48	
2,580 00	12,410 50	34,327 45	295·92	49	
150 00	9,639 35	37,129 30	64·22	50	
57 21	4,323 39	15,049 02	47·82	51	
426 68	12,071 43	38,401 57	39·56	52	
1,296 57	14,591 26	38,020 59	96·84	53	
....	516 00	579 07	56·66	54	Exploité seulement du 9 avril au 30 juin 1894.
629 35	1,753 52	9,507 83	151·88	55	
....	2,000 00	4,080 58	.....	56	Rapport seulement pour le mois de juin 1894.
1,866 61	8,282 60	37,022 16	86·47	57	
927 25	6,187 51	19,343 95	98·58	58	
2,501 65	10,570 12	49,980 70	92·75	59	
13,645 94	38,7[illegible]2 24	157,737 22	87·54	60	
15,597 68	77,246 50	193,721 44	80·84	61	
2,744 92	10,634 86	34,612 24	69·50	62	
832 13	4,335 61	19,351 93	64·61	63	
1,355 06	10,881 77	36,649 19	62·85	64	
4,064 67	15,441 47	52,257 68	64·92	65	
491 79	9,536 15	22,335 41	111·67	66	
3,309 98	14,425 63	38,491 34	61 48	67	
39,418 60	111,166 14	354,898 72	92·44	68	
2,405 23	16,484 61	51,924 98	62 77	69	
211 31	5,555 61	12,790 81	56·79	70	
86 35	6,939 07	15,070 65	65·57	71	
147 00	5,975 00	17,426 95	22·06	72	
14,155 54	57,316 10	211,948 33	71·23	73	
4,797 94	21,441 94	70,813 52	79·31	74	
3,091,692 95	13,396,177 48	35,218,432 98	....		

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en basdes conv. ou de la loc. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	64·62	....	....	....	....	....
2	Albert-Sud	16·00	....	....	....	....	....
3	Cie de ch. de fer et de nav. de la Baie de Quinté. 4·00 / Kingston, Napanee et Ouest 60·82	64·82	....	....	....	....	....
4	Baie-des-Chaleurs	80·00	....	....	....	....	....
5	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	45·00	....	....	....	....	....
6	Bouctouche et Moncton	32·00	....	....	....	....	....
7	Calgary et Edmonton	295·07	....	....	....	....	....
8	Canada-Atlantique 138·00 / Comtés du Centre 21·00	159·00	Employés	....	3	....	1
			Autres	....	....	....	....
9	Canada-Est	127·00	Employés	1	....	....	....
10	Canada-Sud	381·06	Voyageurs	....	1	....	....
			Employés	....	3	1	....
			Autres	....	....	....	1
11	Chemins de fer de l'Etat— Intercolonial	1136·00	Voyageurs	....	2	....	....
			Employés	1	9	....	5
			Autres	....	....	1	2
12	Ile du Prince-Edouard	210·60	Employés	....	2	....	....
13	Canadien du Pacifique / Vallée de la Tobique	6127·20	Voyageurs	....	8	4	5
			Employés	9	36	2	15
			Autres	2	1	4	1
			Employés	....	....	....	....
14	Caraquette	68·00					
15	Carillon et Grenville	13·00					
16	Ontario-Central	104·00					
17	Central du Nouveau-Brunswick	75·00	Employés	....	....	....	1
18	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	32·00					
19	Comté de Drummond	82·81					
20	Elgin et Havelock	27·00					
21	Erié et Huron	76·75	Employés	....	....	....	1
			Autres	....	....	....	....
22	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	....	....	....	....	....
23	Frédéricton et Cie du ch. de fer et du pont de Ste-Marie	2·10	....	....	....	....	....
24	Grand-Tronc	3158·00	Voyageurs	1	2	2	4
			Employés	13	26	....	10
			Autres	5	4	7	7
25	Tunnel Saint-Clair	2·23	....	....	....	....	....
26	Grand-Nord	18·00	....	....	....	....	....
27	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	....	....	....	....	....
28	Hereford	53·00	....	....	....	....	....
29	Irondale, Bancroft et Ottawa	20·00	....	....	....	....	....
30	Joggins (à prés. Cie de ch. de fer et de h. du Canada)	12·00	....	....	....	....	....
31	Kent-Nord	34·00	....	....	....	....	....
32	Kingston et Pembrooke	112·85	Autres	....	....	....	....
33	L'Assomption	3·00	....	....	....	....	....
34	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	Autres	1	....	....	....
35	Colonisation du Lac Témiscamingue	25·50	....	....	....	....	....
36	London et Port-Stanley	23·84	Autres	....	....	1	....
37	Basses-Laurentides	39·50	....	....	....	....	....
38	Manitoba et Nord-Ouest 234·50 / Saskatchewan et Ouest 15·47	249·97	Employés	1	....	....	....
39	Vallée de Massawippi	34·00	Employés	....	1	....	....
40	Colonisation de Montfort	10·00	Employés	....	....	....	....
41	Montréal et Sorel (à présent Rive-Sud)	44·67	....	....	....	....	....
42	Montréal, Portland et Boston	0·60	....	....	....	....	....
43	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	Voyageurs	....	....	....	1
44	Nelson et Fort-Sheppard	55·00	....	....	....	....	....
45	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	....	....	....	....	....
46	Cie de ch. de fer, de houille et de fer de New-Glasgow	12·50	....	....	....	....	....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
																		1
																		2
																		3
																		4
																		5
																		6
																		7
1					7			1							1	2	12	8
								1	3							1	3	
																1		9
																	1	
					4				1							1	8	10
								4	5						4	4	10	
																	2	
2	3			1	21		2								10	4	50	11
								15	6						2	16	10	
					2										3		7	12
						2	20							2	5	8	38	
			1	2	106	4	28	8	11					6	41	31	238	13
							1	24	9					4	3	34	15	
								1								1	*	
																		14
																		15
																		16
																	1	17
																		18
																		19
																		20
					1		2										4	21
									4								4	
																		22
																		23
								1							6	4	12	
	6			1	88	2	4	2	13					2	8	20	155	24
							2	41	43			1		15	4	69	60	
																		25
																		26
																		27
																		28
																		29
																		30
																		31
								1								1		32
																		33
									1							1	1	34
																		35
																1		36
																		37
															1	1	1	38
						2										2	1	39
														1		1		40
																		41
																		42
																	1	43
																		44
																		45
																		46

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Voyageurs, employés, ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
47	Parc des Chutes et de la Riv. Niagara (ch. de fer électri.)	13·68	Voyageurs				
			Employés				
			Autres				
48	Pacifique-Nord et Manitoba	264·94	Employés				3
			Autres			1	
49	Nosbonsing et Nipissingue	5·50					
50	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00					
51	Montagne-d'Orford	26 50	Autres				
52	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	84·00					
53	Ottawa et Vallée de la Gatineau	56·00					
54	Vallée d'Ottawa	7·00					
55	Colonisation de Parry-Sound	30·00					
56	Jonction de Philipsburg	6·75					
57	Jonction du Pacifique de Pontiac	61·00	Employés				
58	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50					
59	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96					
60	Québec et Lac-Saint-Jean	242·00	Employés				
61	Québec-Central	153·50	Autres				
62	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00					
63	Salisbury et Harvey 50·00	53·00	Voyageurs				
	Embranchement de Harvey 3·00		Employés				
64	Ligne Riveraine	82·50	Employé				
65	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	Employés				
66	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35					
67	Saint-Laurent et Adirondack	20·31					
68	Sud-Est 140·10	201·50	Voyageurs				1
	Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent 61·40		Employés		2		1
			Autres				1
69	Témiscouata	113·00					
70	Mille-Iles	4·33					
71	Toronto, Hamilton et Buffalo	17·00					
72	Comtés-Unis	30·00	Employés				
73	Windsor et Annapolis 87·50	133·50	Voyageurs				1
	Vallée de la Cornwallis 14·00		Employés				
	Embranchement de Windsor 32·00						
74	Yarmouth et Annapolis, ci-devant les Comtés de l'Ouest	87·00	Employés		1		
		15,627·09		34	101	23	61

pour l'exercice terminé le 30 juin 1894—*Fin.*

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons		Collisions, ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur les ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	....	....	....	....	....	....	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6	
....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	3	....	4	47
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	3	....	4	
....	1	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10	....	16	48
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	....	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	49
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	50
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	51
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	52
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	53
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	54
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	55
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	56
....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	57
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	58
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	59
....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	60
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	61
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	62
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	63
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	64
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	65
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	66
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	67
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	
....	....	....	....	....	8	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	14	68
....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	1	2	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	69
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	70
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	71
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	72
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	73
....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	74
4	10	....	1	4	243	12	67	103	98	....	....	1	....	30	113	211	694	

N° 9.—VOIES FERRÉES appartenant à des propriétaires de mine de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
	Milles.	Pieds.			
NOUVELLE-ECOSSE.					
Cie houillère d'Acadie, à Stellarton ..	3·00	4·8½	2	20	Connu comme C.F. des Mines d'Acadie
Cie houillère Intercoloniale.	8·00	4·8½	4	218	Charb. de Drummond. Westville, N.-E
Cie de fer de Londonderry.........	3·00	3·00	2	32	Des Mines de l'Ouest à Cie de fer de Londonderry, Mines d'Acadie.
	3·50	4·8½	2	30	Cie de fer de Londonderry à la station de Londonderry, C.F.I.
	4·00	4·8½	....	....	Des Mines de l'Est à la gare des Mines de l'Est.
	2·00	4·8½	....	.....	De la Carrière à chaux au garage Graham, C.F.I.
	23·50		10	300	
CAP-BRETON.					
Association générale des mines—Mines de Sydney..................	4·80	4·8½	3	220	Cette voie ferrée est utilisée pour fins de charbonnage seulement.
Cie houillère de Gowrie.............	1·50	3·8	2	150	
Cie houillère du Canada—					
Ligne principale	16·00	4·8½	6	336	Tous les chemins de fer possédés par la Cie houillère du Canada sont exploités sous le nom du chemin de fer de Sydney et Louisbourg. La ligne principale étant prolongée jusqu'à Louisbourg, et en voie de construction maintenant.
Embranchement Victoria..........	5·00	4·8½	2	125	
do Calédonia........	1·00	4·8½	1	119	
Baie-Glacée.....	·50	4·8½	1	69	
Réserve..........	10·00	3·0	4	228	
Gowrie	1·50	3·6	2	150	
	40·30		21	1,397	

N° 10—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
Gouvernement fédéral.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)	* 29,665 45					
Albert-Sud			51,200 00			
Atlantique et Nord-Ouest			a 1,422,000 00			
Baie-des-Chaleurs			620,000 00			
Belleville et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc)			21,888 00			
Jonction de Beauharnois			58,900 00			
Brantford, Waterloo et Lac-Érié (mainten. Toronto, Hamilton et Buffalo)			57,600 00			
Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie			192,060 00			
Bouctouche et Moncton			102,400 00			
Canada-Atlantique			282,355 20			
Canada-Central			1,525,250 00			
Canada-Est (formant le Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick)			b 371,639 84			
Canadien du Pacifique			56,044,754 01			
Caraquet			224,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			‡ 274,012 54			
Colombie et Kootenay			112,000 00			
Vallée de la Cornwallis (maintenant Windsor et Annapolis)			44,800 00			
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland			39,850 00			
Comté de Drummond			297,920 00			
Cie de chaux du Canada (maintenant dans Hereford)			15,360 00			
Elgin et Havelock			c 82,652 82			
Érié et Huron			96,000 00			
Esquimalt et Nanaïmo			750,000 00			
Cie du pont du chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie	300,000 00		30,000 00			
Grand-Tronc	15,142,633 33					
do Baie-Georgienne et Lac-Érié, embranchement d'Owen-Sound			48,000 00			
Grand Oriental			229,500 00			
Grand Nord (section de Vallée d'Ottawa exclusivement)			297,088 00			
Jonction de Guelph			46,000 00			
Embranchement de Harvey			9,600 00			
Hereford			155,200 00			
Intercolonial			54,680,904 89			
International (Atlantique et Nord-Ouest) C.C.P			156,800 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			160,000 00			
Joggins (maintenant Compagnie de charbon et de ch. de fer du Canada)			37,506 00			
Kent Nord	† 58,334 27					

† Lisses. * $14,665.45 de lisses. ‡ Y compris $83,612.54 de lisses aux chemins de fer Saint-Martin et Upham.
a Payable en versem. semi-ann. de $35,550 chacun pour 20 ans, du 1er juillet 1889. b Y comp. $24,439.89. Lisses à l'embranch. de Chatham. c Y comp. $44,252.82. Lisses.

N° 10—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
Gouvernement fédéral—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Kingston, Napanee et de l'Ouest			268,400 00			
Kingston et Pembroke			48,000 00			
L'Assomption			11,200 00			
Lac-Erié et Rivière-Détroit			338,731 00			
Colonisation du Lac-Témiscamingue			327,700 00			
Leamington et Saint-Clair (maintenant dans le Canada-Sud)			51,200 00			
Lotbinière et Mégantic			96,000 00			
Basses-Laurentides			217,600 00			
Colonisation de Montfort			105,600 00			
Montréal et Lac-Maskinongé			41,280 00			
Montréal et Jonction de Champlain			103,600 00			
Montréal et Ottawa			192,000 00			
Montréal et Sorel (maintenant de la Rive-Sud)			112,000 00			
Montréal et Ouest			361,270 00			
Nakusp et Slocan			121,600 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			113,440 00			
Cie de houille et de fer de New-Glasgow			56,000 00			
Nord et Jonction du Pacifique			1,320,000 00			
Central, Nouvelle-Ecosse			230,700 00			
Sud, Nouvelle-Ecosse			240,000 00			
Ontario et Québec			196,000 00			
Montagne-d'Orford			99,200 00			
Ottawa, Renfrew et Parry-Sound			430,400 00			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			384,000 00			
Vallée de l'Ottawa (formant partie du Grand-Nord)			22,400 00			
Colonisation de Parry-Sound			192,000 00			
Cie de chemin de fer et carrières de la Jonction de Philipsburg			21,600 00			
Jonction Pontiac du Pacifique			313,100 00			
Pontiac et Renfrew			13,600 00			
Port-Arthur, Duluth et Ouest			271,200 00			
Ile du Prince-Edouard			3,750,565 38			
Québec et Lac-Saint-Jean			1,048,295 00			
Québec-Central			348,342 00			
Québec, Montmorency et Charlevoix			96,000 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Rive-Nord, Montréal à Québec			†954,000 00			
do do do			1,500,000 00			
do do Montréal à Ottawa			†1,440,000 00			

† Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

Sainte-Catherine et Niagara-Central			147,200 00	
Saint-Louis et Richibouctou			22,400 00	
Pont de la Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	500,000 00			
Vallée de la Saint-Jean et Rivière du Loup			188,800 00	
Saint-Laurent et Adirondack			65,001 60	
Compagnie de Tunnel de Saint Clair			375,000 00	
Shuswap et Okanagan			163,200 00	
Norfolk-Sud			54,400 00	
Sydney et Louisbourg			89,600 00	
Témiscouata			670,800 00	
Mille-Iles			54,400 00	
Vallée de la Tobique			182,400 00	
Toronto, Grey et Bruce			14,656 00	
Comtés-Unis			204,800 00	
Jonction de Waterloo			32,800 00	
Pacifique d'Ontario-Ouest			60,000 00	
Comtés de l'Ouest (maintenant Yarmouth et Annapolis)			500,000 00	
Windsor et Annapolis			1,193,369 00	
		16,030,633 05		137,993,025 28
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.				
Brantford, Norfolk et Port-Burwell, Grand-Tronc			68,000 00	
Canada-Atlantique			270,000 00	
Canada-Central			1,479,000 00	
Canada-Sud			147,858 65	
Ontario-Central			126,500 00	
Cobourg, Blairton et Marmora	26,000 00		18,740 00	
Credit-Valley			531,000 00	
Erié et Huron			83,000 00	
Grande-Jonction et Belleville et Hastings-Nord			224,660 00	
Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			336,000 00	
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00	
Irondale, Bancroft et Ottawa			120,000 00	
Kingston et Pembroke			456,493 00	
Kingston, Napanee et Ouest			90,000 00	
London, Huron et Bruce			178,630 00	
Midland			168,350 00	
Montréal et Ottawa			100,000 00	
Nord			196,188 00	
Simcoe-Nord			83,300 00	
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound			285,000 00	
Colonisation de Parry Sound			148,500 00	
Port Arthur, Duluth et Ouest			255,571 00	
Toronto et Nipissingue			105,212 00	
Jonction du Lac Simcoe			53,000 00	
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00	
Victoria			312,000 00	
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00	
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59	
		26,000 00		7,113,538 24

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie-des-Chaleurs			988,546 00			
Jonction de Beauharnois			179,073 00			
Canada-Atlantique			200,000 00			
Grand-Oriental			125,699 25			
Grand-Nord			115,500 00			
Comté de Drummond			549,000 00			
Hereford			103,000 00			
International (maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P.)			391,122 02			
Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent			250,280 00			
Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue			185,963 54			
L'Assomption			3,675 00			
Lotbinière et Mégantic			87,500 00			
Basses-Laurentides			168,000 00			
Vallée de Missisquoi (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			228,000 00			
Colonisation de Montfort			73,500 00			
Jonction de Montréal et Champlain			150,000 00			
Montréal et Ottawa			129,710 00			
Montréal, Portland et Boston			231,122 00			
Montréal et Sorel (maintenant Rive-Sud)			226,645 00			
Montréal et Ouest			472,500 00			
Montréal et Lac-Maskinongé			87,750 00			
Montagne-d'Orford			153,907 50			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			550,462 00			
Vallée de l'Ottawa			25,390 00			
Jonction de Philipsburg			25,720 90			
Jonction de Pontiac du Pacifique			568,920 00			
Pontiac et Renfrew			17,433 60			
Québec et Lac-Saint-Jean			2,748,000 00			
Québec-Central			1,055,648 14			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, y compris Rive-Nord	3,722,956 00		727,000 00			
Québec, Montmorency et Charlevoix			192,000 00			
Sud-Est			497,007 10			
Saint-Laurent et Adirondack			65,216 00			
Témiscouata			241,500 00			
Comtés-Unis			210,000 00			
Waterloo et Magog (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			92,000 00			
		3,722,956 00		12,116,790 15		

Gouvernement du Nouveau-Brunswick.						
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)			455,000 00			
Albert-Sud			52,500 00			
Bouctouche et Moncton			96,000 00			
Caraquette			180,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			139,000 00			
Embranchement Chatham (maintenant partie du Canada-Est)			56,000 00			
Frédéricton			230,000 00			
Grand-Sud (maintenant Ligne Riveraine)			413,000 00			
Embranchement Harvey			9,000 00			
Kent-Nord			135,200 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			105,000 00			
Nord et Ouest (maintenant Canada-Est)			321,500 00			
Elgin, Peticodiac et Havelock (maintenant Elgin et Havelock)			107,500 00			
Saint-Martin et Upham (maintenant Central du Nouveau-Brunswick)			145,600 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer			5,181 81			
Saint-Jean et Maine			880,000 00		300,000 00	
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup			195,000 00			
Saint-Louis et Richibouctou			21,000 00			
Témiscouata			66,000 00			
Vallée de la Tobique			70,000 00			
				4,333,481 81		300,000 00
Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.						
Vallée de la Cornwallis (maintenant dans le Windsor et Annapolis)			44,800 00			
Cie de ch. de fer et de houille d'Halifax et du Cap-Breton (Prol.-Est, C.F.I.)			671,836 02			
Joggins (maintenant Cie de charbonnage et de chemin de fer du Canada)			35,200 00			
Cie de fer, de houille et de chemin de fer de New-Glasgow			40,000 00			
Central de la Nouvelle-Ecosse			432,261 08			
Sud de la Nouvelle-Ecosse			307,200 00			
Springhill et Parrsboro (Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland)			173,650 00			
Vallée de la Stewiacke et Lansdowne			236,800 00			
Cie de houille Dominion, Sydney et Louisbourg			89,600 00			
Comtés de l'Ouest (maintenant Yarmouth et Annapolis)			679,197 45			
				2,710,544 55		
Gouvernement du Manitoba.						
Canadien du Pacifique			237,377 50			
Manitoba et Nord-Ouest	649,934 27					
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00					
Pacifique Nord du Manitoba			533,300 00			
Saskatchewan et de l'Ouest	50,000 00			770,677 50		
Winnipeg et Baie-d'Hudson (maintenant Grand-Nord de Winnipeg)	256,000 00					
		1,855,934,27				
Gouvernement de la Colombie-Britannique.						
Canadien du Pacifique			37,500 00			
				37,500 00		
Total, aide des gouvernements		21,635,523 32		165,075,557 53		300,000 00

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1894.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Deseronto	Cie de navig. de la Baie de Quinté				5,000 00		
Cité de Brantford	Brantford, Waterloo et Lac-Érié			25,000 00			25,000 00
Township d'Oakland	(maint. Toronto, Hamilton et Buffalo)			9,000 00			
Village de Waterford	do do			5,000 00			
					39,000 00		
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Sault-Ste-Marie			36,000 00			
Elizabethtown	do do			7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott	do do			15,000 00			
do Leeds et Lansdowne	do do			5,000 00			
Bastard et Burgess	do do			28,000 00			
Crosby-Sud	do do			6,000 00			
Village de Newboro'	do do			4,000 00			
Crosby-Nord	do do			15,000 00			
					116,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac-Huron			966,000 00			
					966,000 00		
Renfrew	Canada-Central, mainten. C. du P.					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admaston	do					5,000 00	
							42,500 00
Comté d'Elgin	Canada-Sud			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderdon	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00			
					322,500 00		
Sault-Sainte-Marie	Canadien du Pacifique				20,000 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Blairton et Marmora			113,500 00			
					113,500 00		
Hawkesbury-Ouest	Comtés du Centre			15,000 00			
Vankleek-Hill	do			1,200 00			
Dalkeith	do			800 00			
	do			800 00			
					17,800 00		

Village de Trenton	Ontario-Central			10,000 00	
Village de Wellington	do			2,500 00	
Ville de Picton	do			21,000 00	
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00	
					93,500 00
do d'Oxford	Credit-Valley			200,000 00	
do de Wellington	do			135,000 00	
do de Waterloo	do			110,000 00	
do de Peel	do			75,000 00	
do d'Halton	do			70,000 00	
Cité de Toronto	do			350,000 00	
do Saint-Thomas	do			50,000 00	
Ville de Milton	do			30,000 00	
do de Brampton	do			20,000 00	
do d'Ingersoll	do			10,000 00	
do d'Orangeville	do			15,000 00	
Village de Streetsville	do			20,000 00	
					1,085,000 00
Comté de Kent	Erié et Huron			155,000 00	
Ville de Chatham	do			30,000 00	
do Dresden	do			20,500 00	
do Blenheim	do			11,000 00	
Village de Wallaceburg	do			11,000 00	
Township de Sombra	do			14,000 00	
do Sarnia	do			16,000 00	
					257,500 00
do Woodhouse	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac-Erié			15,000 00	
Ville de Simcoe	do do			10,000 00	
Township de Norwich-Sud	do do			10,000 00	
do do Nord	do do			40,000 00	
Ville de Woodstock	do do				
Township d'Oxford Est	do do			25,000 00	
do de Woodstock	do do			25,000 00	
Ville de Woodstock	do do			60,000 00	
do Stratford	do do				
Comté de Perth	do do			120,000 00	
Township de Mornington	do do			40,000 00	
do d'Elma	do do			10,000 00	
Ville de Listowel	do do			15,000 00	
Township de Wallace	do do			10,000 00	
Ville de Palmerston	do do			30,000 00	
Township de Minto	do do			25,000 00	
Ville de Harriston	do do			20,000 00	
Township de Normanby	do do			80,000 00	
do de Bentinck	do do			65,000 00	
do de Brant	do do			20,000 00	
do d'Elderslie	do do			45,000 00	

N° 10—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Township d'Arran	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			45,000 00			
do d'Amabel	do do			43,000 00			
do de Keppel	do do			32,000 00			
do d'Albemarle	do do			10,000 00			
Ville de Mount-Forest	do do			22,000 00			
Township d'Egremont	do do			60,000 00			
do de Glenelg	do do			20,000 00			
Ville de Durham	do do			32,000 00	929,000 00		
Ville d'Owen-Sound	Grand-Tronc, embr. d'Owen-Sound			75,000 00			
Township de Sarawak	do do			7,500 00			
do de Keppel	do do			3,000 00	85,500 00		
Cité de Belleville	Grande-Jonction			150,000 00			
Village de Sterling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
do de Seymour	do			35,000 00			
do de Percy	do			} 8,000 00		50,000 00	
do d'Asphodel	do				213,000 00		50,000 00
Cité de Guelph	Jonction de Guelph					193,000 00	193,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
Village de Renfrew	do do			3,000 00	491,000 00		
Cité d'Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
do Simcoe	do do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,084 00			
Township d'Innisfil	do do			22,592 00			
do de Woodhouse	do do			20,740 00			
do d'Adjala	do do			2,500 00			
do d'Essa	do do			2,500 00			
do de Tossoronto	do do			10,000 00			

do Mulmur	do do			5,000 00	
Village d'Alliston	do do			8,000 00	
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00	599,805 00
do Colchester-Sud	Lac-Erié et Rivière-Détroit			20,000 00	
do Garfield	do do			15,000 00	
Village de Kingsville	do do			10,000 00	
Township de Romney	do do			10,000 00	
do Tilbury-Est	do do			5,000 00	
do Raleigh	do do			10,000 00	
Village de Blenheim	do do			5,000 00	
do Ridgetown	do do			12,500 00	87,500 00
Township de Gwillimbury-Est	Jonction du Lac-Simcoe			45,000 00	
do do Nord	do do			20,000 00	
do Georgina	do do			20,000 00	
do Whitechurch	do do			15,000 00	100,000 00
Village de Leamington	Leamington et Saint-Clair, Sud du Canada			12,000 00	
Township de Morven	do do			15,000 00	
Village de Comber	do do			6,000 00	33,000 00
Township de London	London, Huron et Bruce			15,000 00	
do Stephen	do do			17,500 00	
do Osborne	do do			25 000 00	
do Hay	do do			15,000 00	
do Goderich	do do			15,000 00	
do Wawanosh-E.	do do			25,000 00	
do Hallet	do do			25,000 00	
do Tuckersmith	do do			10,000 00	
do Turnberry	do do			5,000 00	
do Morris	do do			10,000 00	
do Stanley	do do			10,000 00	
Village de Clinton	do do			20,000 00	
do Exeter	do do			10,000 00	
do Kincardine et Wigan	do do			9,000 00	
Cité de London	do do			100,000 00	311,500 00
Township de Thorah	Midland			50,000 00	
Ville de Port Hope	do			30,000 00	
Townships d'Orillia et Matchedash	do			12,500 00	
Ville d'Orillia	do			12,500 00	
Township de Tay	do			21,370 85	
Village d'Omemee	do			2,000 00	
Township de Mara	do			12,500 00	
Ville de Peterborough	do			4,000 00	144,870 85
do Napanee	* Napanee, Tamworth et Québec			30,000 00	
Village de Newburgh	do do			7,500 00	

* A présent Kingston, Napanee et Ouest.

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Township de Camden	Napanee, Tamworth et Québec			30,000 00			
do Sheffield	do do			15,000 00			
do Loughborough	do do			5,000 00			
Cité de Kingston	do do			75,000 00			
					162,500 00		
do Toronto	Nord			100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	do					200,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do			99,480 00			
					241,980 00		390,000 00
Ville de Smith's-Falls	Ontario et Québec			25,000 00			
do Merrickville	do			10,000 00			
Township de Wickham-Ouest	do			15,000 00			
do Thamesford	do			2,500 00			
					52,500 00		
Cité d'Ottawa	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound			100,000 00			
Township de Huntley	do do			4,392 00			
do Hagarty	do do			2,000 00			
					106,392 00		
Ville d'Arnprior	do do						30,000 00
do de Port-Arthur	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest			25,000 00			
Municipalité de Neebing	do do			15,000 00			
					40,000 00		
Ville de Simcoe	Norfolk-Sud			5,000 00			
Township de Charlotteville	do			20,000 00			
do Washingham-Sud	do			40,000 00			
					65,000 00		
Cité de Sainte-Catherine	Ste-Catherine et Niagara-Central	80,000 00				80,000 00	
			80,000 00				
Ville de Thorold	do do					20,000 00	
							100,000 00
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				60,000 00	
Ville de Prescott	do do	100,000 00				30,000 00	
			300,000 00				90,000 00
do Gananoque	Mille-Iles				10,000 00		
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue			150,000 00			

Township de Scarboro'	do do			10,000 00	
do de Markham	do do			30,000 00	
do d'Uxbridge	do do			50,000 00	
do de Scott	do do			10,000 00	
do de Brock	do do			50,000 00	
do d'Eldon	do do			44,000 00	
do de Bexley	do do			15,000 00	
do de Somerville	do do			15,000 00	
Townships de Luxton, Digby et Langford	do do			12,500 00	
Ville d'Uxbridge	do do			2,000 00	
					388,500 00
Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00	
Caledon	do do			45,000 00	
Mono	do do			45,000 00	
Amaranth	do do			30,000 00	
Arthur	do do			35,000 00	
Orangeville	do do			15,000 00	
Mount-Forest	do do			20,000 00	
Toronto	do do			350,000 00	
Comté de Grey (Groupe)	do do			300,000 00	
Owen-Sound	do do			5,000 00	
Minto	do do			15,000 00	
Howick	do do			35,000 00	
Gorrie and Wroxeter	do do			5,000 00	
Teeswater	do do			5,000 00	
Culross	do do			38,000 00	
Turnbury	do do			5,000 00	
					988,000 00
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00	
Village de Fenelon-Falls	do			25,000 00	
Township de Verulam et Somerville	do			22,000 00	
County de Haliburton	do			54,000 00	
					186,000 00
Township de Woolwich	Jonction de Waterloo			28,000 00	
do Peel	do			7,000 00	
Village d'Elmira	do			10,000 00	
do de Saint-Jacob	do			2,000 00	
					47,000 00
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00	
Peel	do do			40,000 00	
Elora	do do			10,000 00	
Maryboro'	do do			40,000 00	
Nichol	do do			10,000 00	
Wallace	do do			35,000 00	
Minto	do do			65,000 00	
Bruce	do do			278,000 00	
Howick	do do			20,000 00	
Listowell	do do			15,000 00	
Grey	do do			35,000 00	

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ONTARIO—*Fin.*							
Elma	Wellington, Grey et Bruce	......	......	30,000 00			
Morris	do do	......	......	30,000 00			
W. Wawanosh	do do	......	......	18,000 00			
Ashfield	do do	......	......	10,000 00			
Turnbury	do do	......	......	28,000 00			
Kincardine	do do	......	......	8,000 00			
					682,000 00		
London	Pacifique d'Ontario-Ouest	......	......	......	25,000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay	......	......	70,000 00			
Township de Whitby	do do	......	......	15,000 00			
do Reach	do do	......	......	30,000 00			
do Scugog	do do	......	......	2,000 00			
Comté de Victoria	do do	......	......	85,000 00			
Village de Port-Perry	do do	......	......	20,000 00			
Manufacturing Co	do do	......	......	94 93			
					222,094 93		
			380,000 00	......	9,247,942 78	......	920,500 00
QUÉBEC.							
Caplin	Baie-des-Chaleurs	......	......	5,000 00			
New-Richmond	do	......	......	6,000 00			
Maria	do	......	......	6,000 00			
Carleton	do	......	......	6,000 00			
Nouvelle et Shoolbred	do	......	......	6,000 00			
New-Carlisle	do	......	......	6,000 00			
Paspébiac	do	......	......	3,000 00			
Hamilton	do	......	......	2,500 00			
					40,500 00		
Farnham	Canadien du Pacifique	......	......	......	20,000 00		
Ville de Nicolet	Comté de Drummond	......	......	10,000 00			
Municipalité de Saint-Léonard	do	......	......	5,000 00			
					15,000 00		
Paroisse de Saint-Antoine	Grand-Oriental	......	......	10,000 00			
do Saint-Denis	do	......	......	10,000 00			
					20,000 00		

Paroisse de Sainte-Sophie	Grand-Nord			4,000 00			
Village de New-Glasgow	do			2,000 00			
					6,000 00		
Comté de Compton	International, maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P.					225,000 00	
Saint-Pie	Lac Champlain et Saint-Laurent			20,000 00			225,000 00
L'Ange-Gardien	do do			10,000 00			
Saint-Paul	do do			6,000 00			
Philipsburg	do do			15,000 00			
					51,000 00		
Ville de L'Assomption	L'Assomption				1,500 00		
Cité des Trois-Rivières	Basses-Laurentides						25,000 00
Ascot	Vallée de la Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	
							65,000 00
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et Vallée de la R.-Noire, maint. Atlant. et N.-O., C.C.P.					25,000 00	
Township d'Ely	do do					20,000 00	
do Stukely-Nord	do do					20,000 00	
do de Bolton	do do					20,000 00	
							85,000 00
Ormiston, etc.	Montréal et Jonction de Champlain				21,774 00		
Municipalité de Rigaud	Montréal et Ottawa			2,000 00			
Paroisse de Rigaud	do			800 00			
Pointe-Fortune	do			2,500 00			
					5,300 00		
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin do	do do			10,000 00			
					25,000 00		
Ville de Sorel	Montréal et Sorel			12,000 00			
Village de Boucherville	do			600 00			
do Varennes	do			1,000 00			
Paroisse de Saint-Roch	do			500 00			
					14,100 00		
Comté de Pontiac	Jonction du Pacifique à Pontiac			100,000 00			
Village de Shawville	do do			1,000 00			
					101,000 00		
Village de Saint-André	Vallée de l'Ottawa				10,000 00		
Paroisse de Sherbrooke	Québec-Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Garthby	do			3,000 00			
					103,000 00		
Cité de Québec	Québec et Lac-Saint-Jean					450,000 00	
Ville de Chicoutimi	do do				12,000 00		450,000 00
Cité de Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
do Québec	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	100,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	200,000 00					

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
Québec—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saint-Sauveur de Québec	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	25,000 00					
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00					
Paroisse de do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	10,000 00					
Village de do	do do	15,000 00					
Sainte-Scholastique	do do	10,000 00					
Saint-André	do do	25,000 00					
Saint-Jérusalem d'Argenteuil	do do			25,000 00			
			2,434,000 00		25,000 00		
Comté de Brome	Sud-Est					50,000 00	
Township de Brome	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
do Farnham	do					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5,000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germain	do					15,000 00	
do Sorel	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do de Roxton-Falls	do					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	
							528,000 00
Fraserville	Témiscouata				25,000 00		
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog, maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P.					15,000 00	
							15,000 00
			2,434,000 00		496,174 00		1,393,000 00

Nouveau-Brunswick.							
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert, maint. Salisbury et Harvey			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00			
					70,000 00		
Cité de Saint-Jean	Canadien du Pacifique				40,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté d'York	do			30,000 00			
					80,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand-Sud, maint. Ligne Riveraine.	2,000 00					
do Pennfield	do do	500 00					
Lepréau	do do	500 00					
			3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lyndon	do			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,500 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do Saint-Stephen	do do			13,000 00			
					47,500 00		
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick, maintenant Canada-Est	20,000 00	20,000 00	13,000 00			
					13,000 00		
Paroisse d'Elgin	Elgin, Petitcodiac et Havelock					60,000 00	60,000 00
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine				273,500 00		60,000 00
			23,000 00				
Nouvelle-Écosse.							
Comté de King	Vallée de la Cornwallis			27,685 00			
					27,685 00		
Comtés de Yarmouth, Digby et Annapolis.	Comtés de l'Ouest, maintenant Yarmouth et Annapolis			150,000 00	150,000 00		
Comté de Picton	Chemin de fer de New-Glasgow, Cie de fer et de houille				4,000 00		
do Picton	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne				8,000 00		
do Shelburne	Sud de la Nouvelle-Écosse			50,000 00			
do Queen	do			25,000 00			
do Lunenburg	do			5,000 00			
					80,000 00		
					269,685 00		
Manitoba.							
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk				35,000 00			
Township de Saint-André				35,000 00			

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Fin.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ville de Morris				100,000 00	370,000 00		
Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville de Portage-la-Prairie				50,000 00			
do Minnedosa				30,000 00			
Municipalité du Lac Plat				20,000 00			
do Birtle				40,000 00			
do Strathclair				600 00	215,600 00		
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest			10,000 00	10,000 00		
					595,600 00		
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				37,500 00		
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.							
Qu'Appelle	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle				25,000 00		

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, le 30 juin 1894.

SOMMAIRE.

—	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.	Grand total.	
Gouvernements.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Fédérrl	16,030,633 05		137,993,025 28				154,023,658 33	
Ontario	26,000 00		7,113,538 24				7,139,538 24	
Québec	3,722,956 00		12,116,790 15				15,839,746 15	
Nouveau-Brunswick			4,312,481 81		300,000 00		4,612,481 81	
Nouvelle-Ecosse			2,731,544 55				2,731,544 55	
Manitoba	1,855,934 27		770,677 50				2,626,611 77	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
		21,635,523 32		165,075,557 53		300,000 00		187,011,080 85
Municipalités.								
Ontario	380,000 00		9,247,942 78		920,500 00		10,548,442 78	
Québec	2,434,000 00		496,174 00		1,393,000 00		4,323,174 00	
Nouveau-Brunswick	23,000 00		273,500 00		60,000 00		356,500 00	
Nouvelle-Ecosse			269,685 00				269,685 00	
Manitoba			595,600 00				595,600 00	
Colombie Britannique			37,500 00				37,500 00	
Territoires du Nord-Ouest			25,000 00				25,000 00	
		2,837,000 00		10,945,401 78		2,373,500 00		16,155,901 78
		24,472,523 32		176,020,959 31		2,673,500 00		203,166,982 63

